history

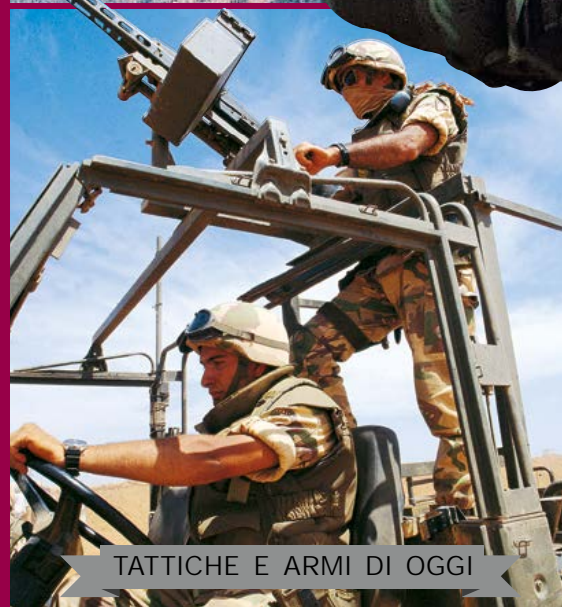
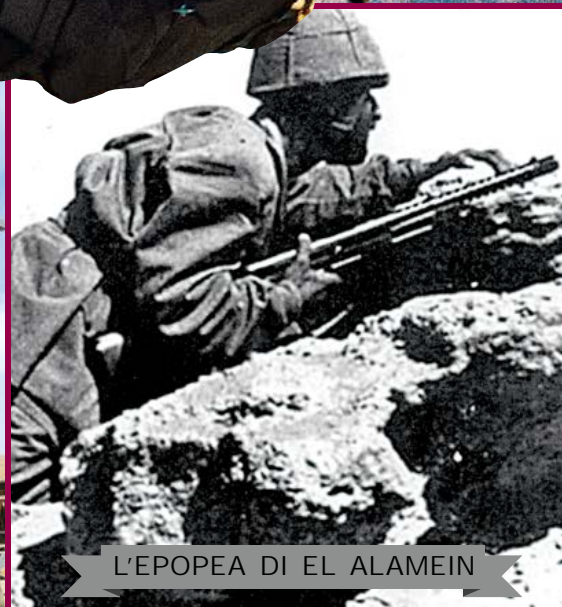
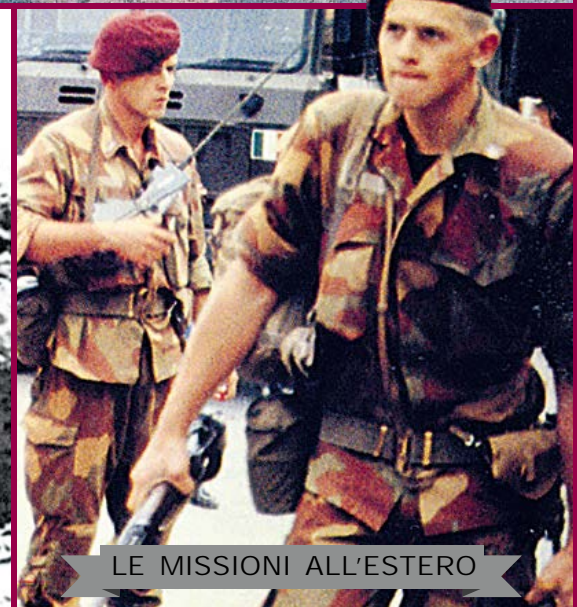
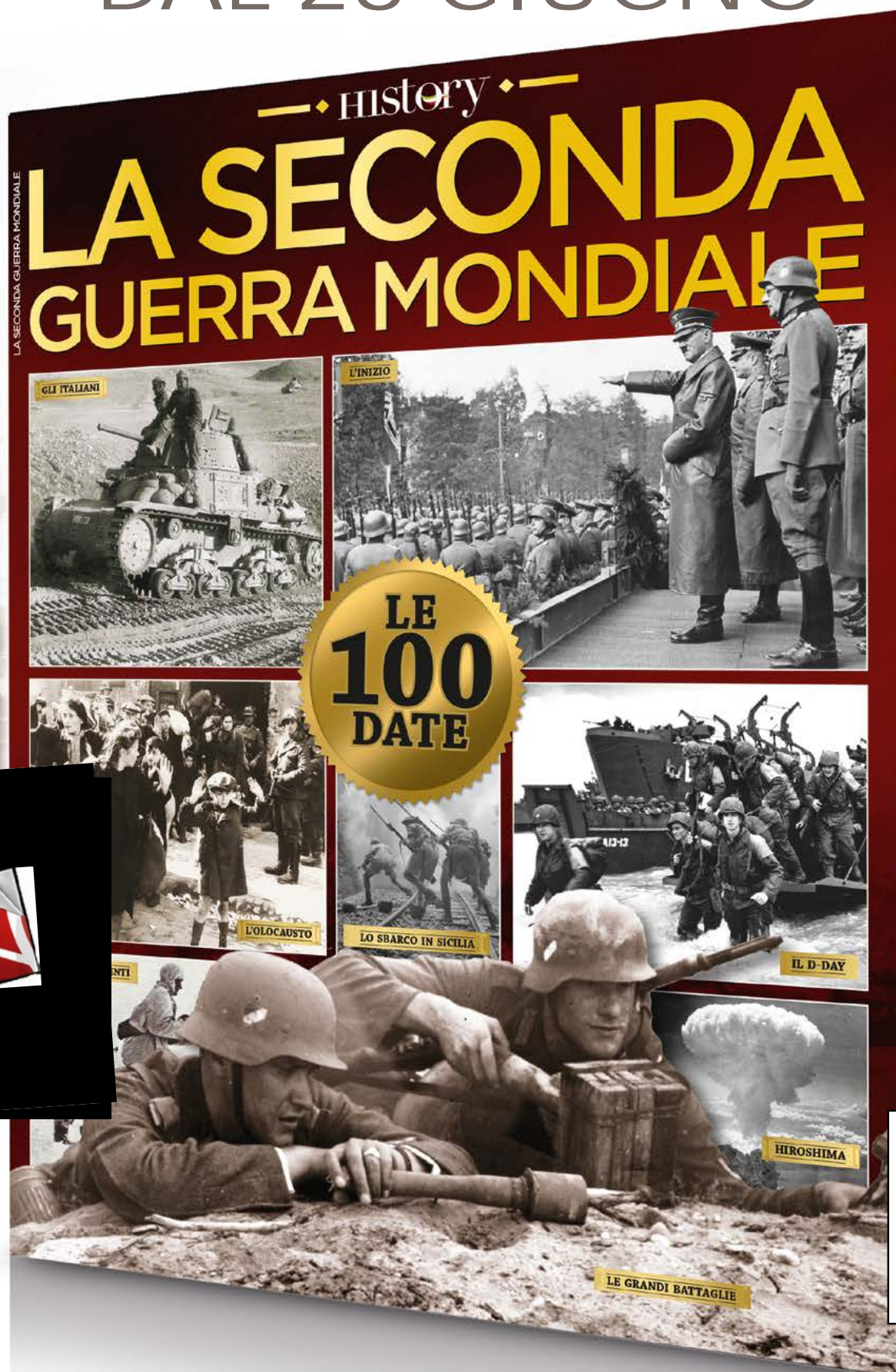
LA GLORIOSA STORIA DEI

PARACADUTISTI

DAL 1938, LE IMPRESE DEGLI ARDITI ITALIANI DEL CIELO

I MEZZI AEREI

LE TECNICHE DI LANCIO

TATTICHE E ARMI DI OGGI

L'EPOPEA DI EL ALAMEIN

LE MISSIONI ALL'ESTERO

BATTAGLIE · OPERAZIONI · PRIMATI · TATTICHE · ANEDDOTI · PROTAGONISTI

Sprea EDITORI

editoriale

GLI ARDITI DEL CIELO

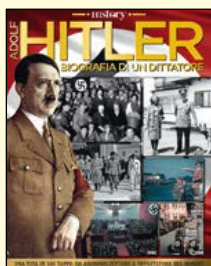
Dopo avere impiegato per primi l'aeroplano in operazioni belliche, durante la Guerra di Libia del 1911, gli italiani sono stati precursori anche dell'assalto paracadutato. Nel secondo conflitto mondiale, le nostre unità si prepararono a effettuare operazioni di lancio in grande stile, che però non vennero mai realizzate. Invece che dal cielo, la gloria sarebbe venuta dalle sabbie torride di El Alamein, dove i parà si batterono come leoni. Perfino il nemico inglese dovette ammetterlo: «Gli ultimi superstiti della Folgore sono stati raccolti, esanimi e con le armi in pugno. Nessuno si è arreso. Nessuno si è fatto disarmare».

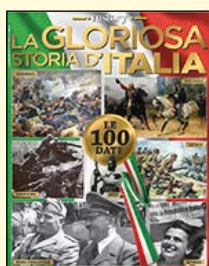
Coraggio, tenacia, spirito di sacrificio: sono queste le doti che hanno fatto guadagnare al paracadutista italiano un posto d'onore fra i corpi d'élite mondiali, chiamandolo a intervenire in innumerevoli missioni di pace nei teatri più difficili del pianeta. In queste pagine ne rievochiamo l'intera epopea, dai primi lanci sperimentali fino alle tattiche di guerra più moderne. Un omaggio al fiore della tradizione militare italiana.

LE SPLENDIDE MONOGRAFIE STORICHE

EDIZIONE CARTACEA 9,90 €

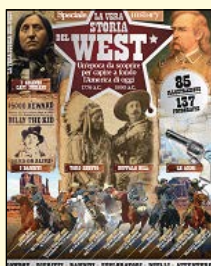
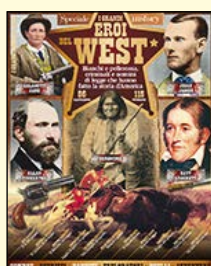
Se qualcuna ti è sfuggita puoi acquistarla adesso online

Scegli quelle che ti interessano e acquistale sul nostro portale: molte sono disponibili anche in formato digitale.

Giorno dopo giorno, la tragica parabola di un grande tiranno

Gli uomini che hanno trascinato i popoli verso nuovi orizzonti

La Storia d'Italia, un percorso di grandi conquiste e tragici errori

Una grandiosa avventura durata tre secoli

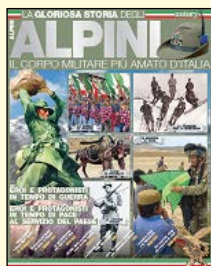
La Storia decisa da idealisti, pazzi e criminali

La gloria conquistata con pochi mezzi e tanto eroismo

L'epopea del West raccontata nella realtà storica

I mitici protagonisti dell'epica conquista della frontiera

La città santa di tre religioni attraverso i millenni

Verità e leggende sulla nascita della civiltà occidentale

Gli incontri di grandi uomini con donne speciali

Un pellegrinaggio magico, da conoscere passo dopo passo

Un corpo militare che è prima di tutto una fede, un ideale

La storia fatta da uomini unici e imprescindibili

Una stagione dell'arte italiana fantastica e irripetibile

Il destino li ha messi su un trono: vite chiacchierate e invidiabili

Uomini e donne di ogni epoca, segnati da un grande destino

Le terrorizzanti invasioni che hanno creato l'Europa

TELEFONA al N. 02 87168197

Dal lunedì al venerdì, dalle ore 9,00 alle 13,00 e dalle 14,00 alle 18,00. Il costo massimo della telefonata da linea ssa Ł pari a una normale chiamata su rete nazionale in Italia.

ONLINE www.sprea.it

CONTATTACI VIA SKYPE/WHATSAPP

abbonamenti.sprea

3206126518 valido solo per i messaggi

Consegna con corriere entro cinque giorni dalla ricezione del pagamento

la gloriosa storia dei paracadutisti

testi di luca poggiali

sommario

ISPIRATORE DI AEROPITTORI
Prima che si apra il paracadute è il titolo di quest'opera, dipinta nel 1939 da Tullio Crali. Maestro dell'aeropittura futurista, Crali venne sempre ispirato dalle macchine e dagli uomini che dominavano il cielo.

I pionieri del PARACADUTE

Nato prima dell’aereo, il paracadute raggiunge la sua forma attuale nel primo Novecento. Nell’estate del 1918, quattro italiani si lanciano dietro le linee nemiche: l’arma non è ancora nata, il suo utilizzo sì

Non si sa quando nacque nell uomo il desiderio di lanciarsi da un altezza considerevole. Forse l esigenza maturò dalla volontà di superare ostacoli naturali come precipizi, orridi e abissi altrimenti invalicabili. La prima notizia certa che abbiamo di uno strumento atto a rallentare una caduta Ł il celebre paracadute di Leonardo da Vinci, verosimilmente inventato nel 1485 e conservato oggi nel Codice Atlantico, costruito e sperimentato in tempi moderni dal britannico Adrian Nicholas. Ma la Storia ci fornisce anche altre indicazioni: abbiamo notizia, ad esempio, di acrobati cinesi che, attorno all anno Mille, durante le feste pubbliche si lanciavano da altissime torri lignee oppure dai tetti delle costruzioni cittadine utilizzando dei rudimentali paracadute rigidi a forma di ombrello.

Sempre prima di Leonardo, inoltre, disponiamo di un singolare documento conservato oggi alla British Library di Londra: un disegno, databile al 1470 circa, di autore sconosciuto ma di origine indubbiamente italiana, che rappresenta un uomo appeso con le braccia a una struttura di forma conica, non si sa se rigida o morbida. Poi, come abbiamo detto, arrivò Leonardo. Il genio italiano, dopo averlo teorizzato e progettato, tra le sue varie macchine disegnò anche un paracadute idoneo a far atterrare una persona da un altezza considerevole senza subire alcun danno, come scrive proprio nel Codice Atlantico: «Se un uomo ha un padiglione di pannolino intasato che sia dodici braccia per faccia e alto dodici, potrà gettarsi d ogni grande altezza senza danno di sØ». L oggetto di Leonardo era di forma piramidale, tenuto aperto da aste di legno e fatto di lino. Sarebbe dovuto pesare 85 kg circa, perchØ il nylon all epoca non esisteva, ma non ci sono prove che l abbia mai realizzato nØ tantomeno sperimentato.

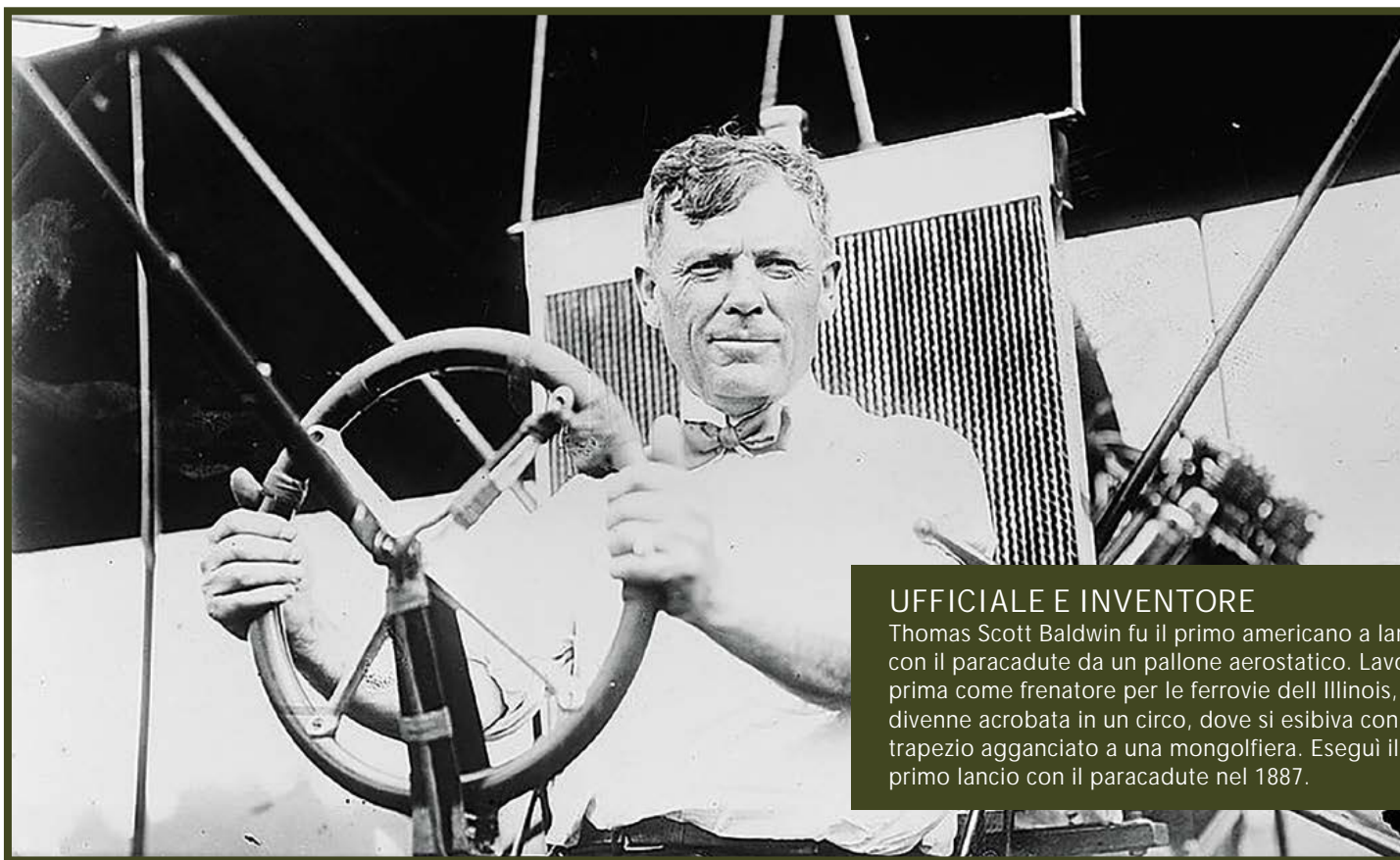
POCO PIÙ DI UN OMBRELLO

Il 26 dicembre 1783, Louis-SØbastien Lenormand si lanciò con il suo paracadute dalla torre dell osservatorio di Montpellier. Si trattava di un ombrello di 14 piedi (circa 4 m) con un fusto centrale in legno. Il suo Ł il primo lancio mai registrato.

La materia appassionava, anche se all inizio il paracadute veniva preso in considerazione solo per il salvataggio di persone in fuga da un edificio in fiamme in cui fossero rimaste intrappolate. Si arrivò così al 1617, quando l italiano Fausto Veranzio si lanciò con successo da una torre di Venezia. Il suo paracadute aveva una forma squadrata e, come quello di Leonardo, era tenuto aperto da una struttura rigida. Intanto, dall Asia, continuavano a giungere notizie di forme acrobatiche che utilizzavano strutture frenanti: alla fine del Seicento un francese raccontava che in Siam gli acrobati del circo si lanciavano da una torre rallentando la caduta con due oggetti, uno per mano, che sembravano giganteschi ombrelli.

Ma fu solo dopo la Rivoluzione Francese che il paracadutismo diventò una scienza: nel 1783, il francese Louis-SØbastien Lenormand si lanciò con un paracadute dal telaio rigido dall osservatorio di Montpellier sotto gli occhi di una folla curiosa, uscendone incolume. Due anni dopo, un altro francese, Jean-Pierre Blanchard, si lanciò da una mongolfiera con un paracadute rigido di sua invenzione: anche questo esperimento ebbe successo. Ma il primo vero paracadutista della Storia Ł considerato AndrØ-Jacques Garnerin, che per primo concepì un paracadute di seta e senza intelaiatura di legno, a calotta emisferica. Garnerin si lanciò da una mongolfiera nel cielo di Parigi a quota 900 m. L anno successivo, Jeanne-GeneviŁve, moglie di Garnerin, diventò la prima donna a lanciarsi con un paracadute. Da sottolineare che tutti i paracadute fino a quel momento erano privi di imbracatura. L uomo era sistemato in un cestino, che in caso di necessità veniva staccato dall aerostato, e il paracadute si apriva per estrazione. Nel 1808, un polacco fu probabilmente il primo aeronauta a lanciarsi con un paracadute di salvataggio: accadde nel cielo di Varsavia, dove Jodeki Kuparento si salvò la vita gettandosi dalla sua mongolfiera in fiamme. Nel 1887, il capitano dell esercito statunitense Thomas Scott Baldwin fu il primo americano a lanciarsi da un pallone. A Baldwin si deve anche il grandissimo merito di aver inventato l imbracatura, che rese l uomo indipendente dalla navicella della mongolfiera o del pallone. Nel 1901, l americano Charles Broadwick, che di ″

TRA MONGOLFIERA E PARACADUTE

AndrØ-Jacques Garnerin succedette a Lenormand negli studi sulla paracadutistica. Il suo attrezzo aveva un diametro di 7 m ed era collegato a una navicella. Lo collaudò il 22 ottobre 1797, lanciandosi da un altezza di 1.000 m. In epoca napoleonica fu nominato uf ciale dell Aeronautica di Francia.

UFFICIALE E INVENTORE
Thomas Scott Baldwin fu il primo americano a lanciarsi con il paracadute da un pallone aerostatico. Lavorò prima come frenatore per le ferrovie dell Illinois, poi divenne acrobata in un circo, dove si esibiva con un trapezio agganciato a una mongolfiera. Eseguì il suo primo lancio con il paracadute nel 1887.

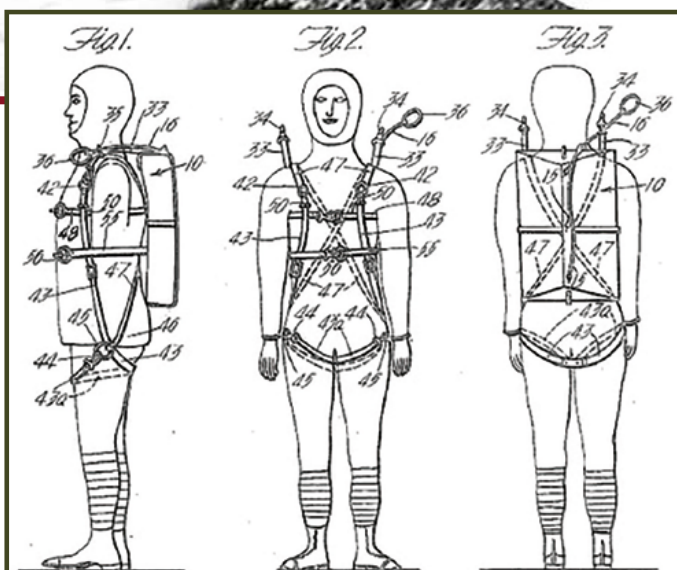
SALVARSI DAI PALLONI IN FIAMME

Il primo impiego pratico dei paracadute non fu a bordo di aerei ma di palloni frenati, che all inizio della Prima guerra mondiale erano in grande auge poichØ consentivano di controllare dall alto vaste porzioni di fronte, mantenendo un collegamento telefonico con la terra, molto utile per dirigere il tiro. Con i cannoni e i primi velivoli si dava loro la caccia. Essendo gon ati a idrogeno, gas in ammabile, erano facili da incendiare e la navicella piombava al suolo uccidendo gli occupanti. I nuovi paracadute, seppur grossi come valigie, trovavano posto sotto la navicella, collegati con una cima ai membri dell equipaggio. Se l aerostato precipitava bastava lanciarsi nel vuoto, provocando il distacco e l apertura del paracadute e probabilmente salvandosi da morte certa.

All inizio i paracadute erano troppo ingombranti per essere utilizzati a bordo di velivoli, ma già durante il con itto furono realizzati modelli che si potevano trasportare e utilizzare sugli aerei, inclusi i piccoli monoposto, spesso in amme durante i combattimenti.

mestiere faceva il saltimbanco con rappresentazioni basate sui paracadute, progettò il primo paracadute moderno: imbracatura, pacco paracadute disposto sulla schiena e avvolto in una custodia, apertura automatica con fune di vincolo, il tutto incorporato in una sorta di giacca. Era nato il paracadute così come lo conosciamo oggi. La figlia Giorgia, all età di 15 anni, nel 1908 fu la prima donna a lanciarsi da un aereo: nella sua vita effettuò oltre mille lanci, morendo a 86 anni.

La fase pionieristica era terminata, ma l idea che si potesse utilizzare il paracadute come strumento militare non era ancora venuta a nessuno, soprattutto perchØ non esistevano gli aerei. Ma quando, dopo il 1903, i fratelli Wright e ettuarono i loro primi voli, anche la storia del paracadute cambiò. Fino a quel momento esso era stato considerato solo come strumento di salvataggio dalle mongol ere e dai palloni frenati. Già nel 1911, quando i primi aerei furono usati per le ricognizioni, anche se ancora non si pensava al paracadute come strumento di salvataggio o di lancio tattico, il militare russo Gleb Kotelnikov inventò il paracadute a zaino, che poteva essere aperto sia a mano che con una fune vincolata: lo avrebbe brevettato l anno successivo in Francia. Sempre nel 1911, l italiano Pino (non abbiamo altre notizie biogra che) inventò il pilotino, che nei primi modelli era tenuto aperto da una struttura rigida. In questi anni di invenzioni e sperimentazioni non mancarono le tragedie: oltre alla moglie di Broadwick, morta nel corso di un lancio nel 1920, il francese Franz Reichelt, noto come il sarto volante , ignorando i consigli di molti che gli sconsigliavano una simile impresa, il 4 febbraio 1912 si lanciò dalla Torre Ei el con una tuta di sua invenzione (quindi non un vero e proprio paracadute) che avrebbe dovuto rallentarne la caduta: morì schiantandosi al suolo. ״

INVENTORE E SALTIMBANCO
Nato nel 1870, Charles Broadwick compì il suo primo volo in mongol era a soli 13 anni. Cominciò poi a esibirsi come acrobata e a lanciarsi con paracadute di sua creazione. Le sue invenzioni furono prese in considerazione, durante la Prima guerra mondiale, dall esercito degli Stati Uniti.

IL MODELLO DI FLOYD SMITH
Nel 1918, James Floyd Smith inventò il primo paracadute a comando manuale per l esercito americano. Pilota e istruttore di volo, oltre a creare lui stesso i suoi paracadute, nel 1912 si costruì da solo un aeroplano.

Il primo lancio da un aereo in volo di cui si ha notizia venne e ettuato nel 1912, quando il capitano Albert Berry e il suo amico Grant Morton si lanciarono da un aereoplano presso Saint Louis, negli Stati Uniti. Furono proprio loro a dichiarare di essere stati i primi uomini a lanciarsi da un aereo. Poco dopo scoppiò la Grande Guerra, che impresse una forte accelerazione allo sviluppo dell aeronautica. Gli aerei, però, erano ancora di dimensioni modeste e non potevano ospitare paracadutisti per i lanci. L Italia conobbe il suo battesimo dell aria nell estate del 1918, quando quattro u ciali del Regio Esercito (Alessandro

L'ESERCITO COLLABORA CON L'AERONAUTICA

PoichØ i reparti paracadutisti erano forze terrestri che dovevano utilizzare velivoli, era essenziale la collaborazione fra le armi, che in alcuni Paesi ci fu e in altri invece mancò. In diversi Stati i reparti paracadutisti appartenevano all Esercito (Stati Uniti, Regno Unito, Francia), in altri (Germania e Rsi) dipendevano dall Aeronautica. In Giappone vi erano reparti sotto l Esercito Imperiale e altri sotto la Marina Imperiale (l Aeronautica non era un arma a sØ stante).

In Italia gli enti addestrativi erano gestiti dalla Regia Aeronautica (come nel caso delle scuole di Tuscania e Viterbo), che aveva reparti di paracadutisti oltre che di incursori (gli Adra, Arditi distruttori Regia Aeronautica). La Regia Marina, invece, schierò un reparto di incursori paracadutisti detto Battaglione P .

I lanci, specialmente quelli notturni, erano operazioni delicate che necessitavano di reparti specializzati, come avvenne nell ultima parte del primo con itto mondiale in Germania, con la formazione del Kampfgruppe 200.

LA CREAZIONE DI UN GENIO

In basso a destra, il disegno del paracadute di Leonardo da Vinci nel Codice Atlantico. Sotto, il paracadute del genio vinciano realizzato e collaudato da Adrian Nicholas nel 2000. Nonostante il pessimismo di molti tecnici, lo strumento si rivelò perfettamente funzionante.

Tandura, Antonio Pavan, Pier Arrigo Barnaba e Ferruccio coloso) vennero paracadutati dietro le linee austriache, in abiti civili, per una missione di spionaggio, utilizzando paracadute inglesi Calthrop. Si consideri che, essendo disponibili solo i loro paracadute e non sapendo come e ettuare un corretto ripiegamento, i quattro non poterono e ettuare lanci di prova.

Proprio sul nire della guerra, avvenne un altro fatto importante per la storia del paracadutismo: James Floyd Smith, ingegnere, pilota istruttore e inventore, si lanciò da un biplano de Havilland da un altezza di 500 m con un paracadute a zaino di sua concezione, la cui particolarità era l apertura manuale tramite un impugnatura, destinata a diventare la classica maniglia dei lanci ad apertura comandata. Il paracadute si aprì regolarmente e Smith atterrò senza danni. Nel 1920 brevettò la sua invenzione: quel paracadute sarebbe diventato il prototipo per quasi tutti i paracadute progettati e costruiti in futuro, e oggi Ł esposto all Air Force Museum di Dayton, nell Ohio.

A quel punto le autorità militari di tutte le nazioni belligeranti si resero conto delle potenzialità tattiche e strategiche che il paracadute avrebbe potuto o rire, se abbinato alla nuova, micidiale arma: l aereo. E si regolarono di conseguenza. Q

RIVIVE IL PARACADUTE DI LEONARDO

Leonardo da Vinci concepì una grande quantità di oggetti incredibili per il suo tempo, dalla mitragliatrice al paracadute, ma pochi di essi furono costruiti e, di conseguenza, collaudati. Fa eccezione proprio il paracadute, realizzato a 500 anni di distanza da un coraggioso skydiver britannico, Adrian Nicholas (nato nel 1962 e morto nel 2005), che nella sua vita effettuò almeno 8.000 lanci con paracadute di ogni tipo. Nessuno, però, fu piø originale (e pericoloso) di quello di Leonardo.

Nel 2000, Nicholas costruì un prototipo basato sul progetto leonardesco, con tanto di forma piramidale, corde, pali di legno per il telaio, e tela. Voleva dimostrare che gli esperti di aerodinamica sbagliavano quando dicevano che non avrebbe mai funzionato, nonostante i suoi oltre 80 kg di peso. Così, mezzo millennio dopo la sua concezione, il sogno del genio di Vinci prese forma: Nicholas si gettò da una mongol era a 3.000 m di altezza sulle montagne del Mpumalanga, in Sudafrica. Imbracato con quattro corde ssate a un telaio di legni di pino lungo 9 m, l inglese si tuffò nel vuoto.

Come aveva previsto, l aria entrò nel paracadute, consentendogli una discesa lenta e stabile. Tuttavia, a circa 2.000 m da terra, Nicholas si liberò del paracadute leonardesco e ne aprì uno moderno, grazie al quale giunse felicemente a terra. Dopo aver toccato il suolo, rilasciò una dichiarazione piena di entusiasmo: «¨ stato come galleggiare sotto un pallone. Ringrazio Leonardo per avermi offerto questa gita meravigliosa».

Arrivano i LIBICI

I DISCEPOLI DI BALBO
Un reparto di paracadutisti libici durante una rassegna: si trattava di volontari locali, guidati da uf ciali italiani.

Tra le due guerre l aviazione   orisce, ma in Italia il paracadutismo resta al palo. ¨ Italo Balbo a vedere il futuro della specialità e a creare nel 1938, in Libia, il Reggimento dei Fanti dell Aria

Finita la Grande Guerra, in Italia il paracadutismo ebbe uno stop, perchØ come sport non aveva ancora attecchito. All estero, al contrario, era diventato di moda: Francia, Inghilterra, Germania e Stati Uniti erano le nazioni in cui maggiormente si progettavano e sperimentavano le novità tecniche sui paracadute. All epoca il mercato era dominato dai francesi (Cornier, GalhØ, Providence, Tinsonnier, Robert, Blanquier, Rerazur, Vinaj e Aviorex). In Inghilterra, intanto, il capitano Meuirs progettava un paracadute che portava il suo nome, mentre continuavano a essere prodotti l Holt e il celebre Calthrop. In Germania c erano l Heinecke, lo Schroeder, il Muller, il Defag, il Kostelesky, il Robur, lo Schmittner-Ks e il Koincke, mentre negli Stati Uniti si fabbricavano gli Irving, dal nome del loro inventore, che era anche un paracadutista provetto, oltre ai modelli Jahn, Scott, Sperry, Smith, Swidik, Martin, Russel e Triangle Paraclitite. Altri due ottimi paracadute erano il sovietico Kotelnikov e lo svedese Raoul   ornblad.

Nell Italia degli anni Venti non esisteva un industria del paracadute, ma non mancarono esempi di ingegnosi artigiani che lavorarono al suo sviluppo. Un u   ciale del Genio, Celestino Usuelli, progettò e realizzò un paracadute per aerostati simile all Angel Guardian della Calthrop, mentre il generale Umberto Nobile ideò un paracadute individuale di salvataggio per dirigibili e aerostieri, un curioso paracadute collettivo e, in   ne, un paracadute per piloti di aeroplano. Dei tre, solo il primo fu largamente impiegato dal Genio Aerostieri. Per quanto riguarda il paracadute per aeroplani, esso venne sperimentato con successo usando della zavorra e di   eriva dagli altri perchØ aveva una calottina secondaria che, aprendosi per prima, estraeva la velatura principale. Era un paracadute dorsale, che si apriva automaticamente per mezzo di una fune di canapa lunga 2 m e in grado di resistere a una trazione di 300 kg, agganciata da un lato all imbracatura del paracadutista e dall altro alla carlinga dell aereo.

Nello stesso periodo un altro italiano, il geniale inventore Alfredo Ereno, si appassionava ai problemi legati alla nascente aviazione. Ereno aveva partecipato alla Prima guerra mondiale negli alpini e nel Battaglione Aviatori e, insieme ai piloti Mario D Urso e Renato Donati, aveva costituito a Roma una società per «propagandare nel mondo l arte del volo». I due piloti si esibivano con gli aerei e lui in lanci con il paracadute. Dopo la morte di D Urso, precipitato con il suo apparecchio, l inventore decise di costruire un paracadute che o   risse la massima sicurezza. Mise a punto una serie di progetti e, superate numerose di   coltà, ebbe l intuizione di realizzare un modello completamente indipendente dall aereo, con custodia dorsale e apertura comandata manualmente, grazie al quale, l 8 luglio 1923, a Ponte San Pietro (in provincia di Bergamo), battØ il record di lancio da altezza minima: appena 87 m.

Il suo paracadute aveva la calotta rovesciabile, che permetteva di aumentare la velocità di discesa, e il fascio funicolare diviso in due gruppi collegati alle bretelle dell imbracatura all altezza delle spalle del paracadutista, caratteristica che consentiva una ″

I PRIMI PARACADUTISTI MILITARI NEL MONDO

Il paracadutismo ebbe uno sviluppo diverso nei vari Paesi del mondo. Negli Stati Uniti nacque dalla necessità di salvare piloti ed equipaggi, nonchØ dalla volontà di dare spettacolo nelle manifestazioni aeree,   n dagli anni Venti. Ma fu in Unione Sovietica che, negli anni Trenta, il paracadutismo militare ebbe una grande spinta, attingendo reclute da un vasto numero di corsi per giovani. Non esistevano appositi velivoli da trasporto, ma ci si lanciava da bombardieri adattati allo scopo. I paracadutisti uscivano da aperture diverse, spesso scivolando anche sull ala. I paracadute ad apertura comandata permettevano simili acrobazie, ma gli incidenti erano comunque numerosi. L esercito sovietico poteva vantare il maggior numero di paracadutisti, ma non aveva le idee chiare su come utilizzarli.

I tedeschi iniziarono a sviluppare il settore nel 1937, sia con l Esercito sia con la Luftwaffe, che alla   ne si appropriò della specialità. Reparti di paracadutisti erano presenti anche in Francia e nel Regno Unito. Dopo i successi tedeschi in Norvegia, Olanda e Belgio, vari Paesi s impegnarono nello sviluppo del settore, come la Jugoslavia e il Giappone.

Il problema maggiore era disporre di velivoli adatti all aviolancio e spesso ci si doveva accontentare di bombardieri adattati alla bell e meglio. I tedeschi utilizzavano i lenti ma af   dabili Junkers Ju.52, in grado di trasportare   no a 19 paracadutisti. Gli italiani, dopo i Ca.133 e gli SM.81, si avvalsero degli ottimi SM.82. I britannici inizialmente saltavano da bombardieri bimotori Wintley (da una botola ventrale), prima di poter contare su un velivolo eccezionale come il C-47 Dakota (nell immagine sotto), di costruzione statunitense.

discesa manovrata. Ereno, a un mese dall esibizione di Ponte San Pietro, si lanciò sulla cittadina di San Pellegrino da 300 m d altezza e, manovrando le bretelle, riuscì a evitare la linea ad alta tensione e ad allontanarsi dal   ume Brembo e dall abitato, per poi prendere terra sulla collina. In seguito cercò   nanziamenti per proseguire le sue ricerche, ma senza fortuna. Un dettaglio non trascurabile: la prima donna italiana a lanciarsi con il paracadute da un aereo fu Alba Russo, che compì la sua impresa nel 1924 al campo di aviazione di Capodichino, vicino a Napoli.

L'INTUIZIONE DI BALBO

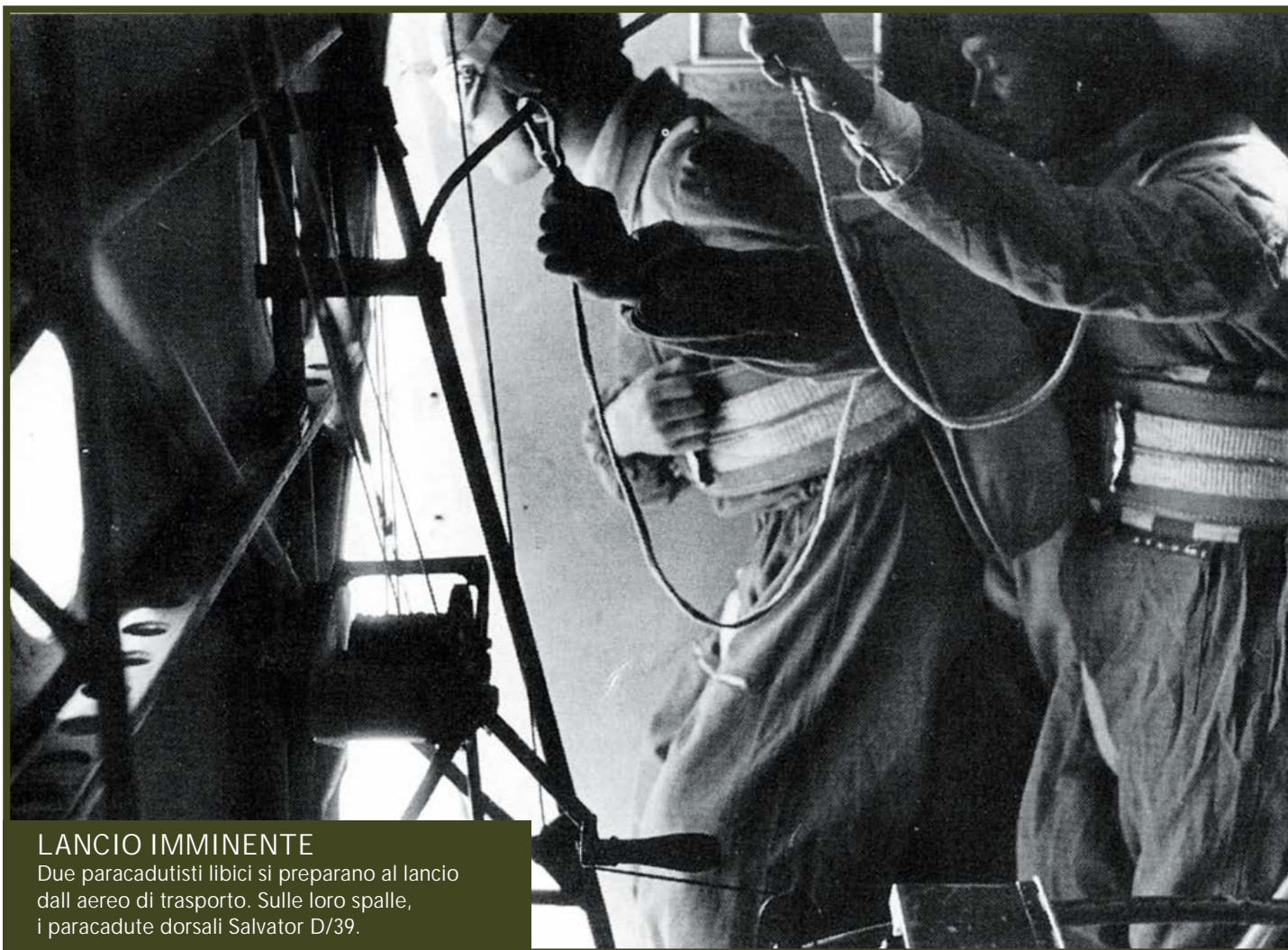
Fino ai primi anni Venti, in Italia le varie specialità aeronautiche erano sotto il controllo dell Esercito. Fu Italo Balbo, valoroso aviatore e combattente, trasvolatore e quadrumviro della Marcia su Roma, a intuire per primo l importanza dell aeronautica militare e dei paracadutisti. Per questa ragione, nel 1923 decise di istituire la Regia Aeronautica. L anno precedente era nato il primo paracadute di concezione totalmente italiana: a progettarlo era stato il tenente Prospero Freri, in collaborazione con Gennaro Maddaluno. Chiamato aerodiscensore , era un paracadute di salvataggio con il contenitore della calotta applicato sotto la fusoliera dell aereo. Sia Maddaluno che Freri lo collaudarono, il primo all aeroporto di Centocelle, nell ottobre del 1922, il secondo al campo di Montecelio, nel giugno del 1923. Nel 1924, Freri elaborò un paracadute dorsale ancora piø moderno, che venne chiamato Salvator e fu presentato con dimostrazioni pratiche in vari Paesi europei. L imbracatura era piø semplice di quelle utilizzate   no a quel momento, perchØ era costituita da un unica fascia pettorale regolabile, sostenuta da un nastro che si teneva a tracolla. Inoltre, nella discesa verso terra il paracadutista era appeso a 45 gradi, con la faccia rivolta al suolo: un elemento fondamentale quando il paracadute diventerà uno strumento militare e di trasporto.

UNA CAPRIOLA IN ATTERRAGGIO

A paracadute aperto, il fascio funicolare delle velature dell epoca si agganciava all imbracatura in corrispondenza della parte centrale della schiena. Per questa ragione il paracadutista effettuava la discesa piegato in avanti e non in posizione verticale, come avviene oggi.

Al momento di toccare terra, dopo una discesa di 7 m al secondo (circa 25 km/h), era previsto che effettuasse una sorta di capriola in avanti per dissipare l energia residua, tenendo conto che spesso si verificavano fenomeni di accentuato pendolamento. Il personale era dotato anche di guanti, allo scopo di riparare le mani da eventuali urti contro pietre e arbusti. Un altro accorgimento fondamentale era mantenere sempre le gambe e i piedi ben uniti. L elmetto dotato di paranaso e le ginocchiere offrivano una protezione ulteriore, ma nonostante le cautele gli atterraggi erano sempre decisamente bruschi, e le slogature e le fratture piuttosto frequenti.

QUESTIONE DI IMBRACATURA
Un paracadutista italiano degli anni Quaranta: il paracadute, agganciato al centro della schiena, lo obbligava a lanciarsi stando piegato in avanti.

Ormai, non solo in Italia, si erano comprese le potenzialità del paracadute in campo bellico e, nel 1927, la Regia Aeronautica istituì il primo corso di paracadutismo, diretto da Freri, che brevettò 256 paracadutisti militari. Nonostante le sue insistenze, non venne istituita una scuola di paracadutismo permanente, ma l appuntamento era solo rimandato: il modo di fare la guerra, grazie all utilizzo del mezzo aereo, stava cambiando radicalmente e il paracadutismo diventava ormai inevitabile, benchØ le alte gerarchie militari, che venivano dalla Prima guerra mondiale, avessero una concezione dei conflitti ancora ottocentesca, fatta di trincee, fuochi di sbarramento e sacrifici di truppe. Con le unità aviotrasportate e aviolanciate la guerra avrebbe cambiato volto per sempre, ma la strada per arrivare alla nascita di veri reparti militari di paracadutisti fu molto lunga. Il primo di essi, superate le resistenze di Esercito e Aeronautica, fu costituito nel 1938, in Libia, da Italo Balbo, con ufficiali italiani e volontari libici. Dieci anni prima si era consumata la tragedia del generale Guidoni (morto durante un lancio di collaudo del paracadute di Freri), che aveva gettato sulla specialità un ombra cupa. Balbo, divenuto governatore della Libia, superò l ostracismo subentrato dopo la sciagura, che si abbattØ proprio su Freri, ritenuto responsabile del fatto e che, autorizzato dal ministero, prese a girare l Italia per spiegare che si era trattato di una fatalità. I piloti erano riluttanti e non volevano piø sentir parlare dì paracadute finchØ, il 18 giugno 1928, il maggiore pilota Francesco Cutrì si salvò dal suo velivolo in fiamme gettandosi proprio con il paracadute. Il suo secondo, sergente Carlo Garavaglia, che aveva tentato di riportare il velivolo a terra, perse invece la vita. Il salvataggio di Cutrì riportò in auge il paracadute Salvator ideato da Freri, e da quel giorno numerosi altri piloti si salvarono grazie al paracadute. Tra di essi, Mario De Bernardi, il cui aereo era entrato in collisione con un altro velivolo. Del resto, sia Mussolini che ″

LANCIO IMMINENTE
Due paracadutisti libici si preparano al lancio dall aereo di trasporto. Sulle loro spalle, i paracadute dorsali Salvator D/39.

Balbo credevano in questo nuovo strumento militare. In seguito Freri mise a punto un modello migliorato del Salvator, il D , con una calotta di 46 mq a deformazione elastica e perciò resistentissima. La velocità di discesa era di circa 7 m al secondo e l apertura duplice: automatica e comandata. L 8 giugno 1930, all aeroporto di Centocelle a Roma, si svolse la prima Giornata dell ala alla presenza del re, di Mussolini, di autorità politiche e militari e di una gran folla. Piatto forte della manifestazione era il lancio di 16 paracadutisti da due Caproni Ca.73. Il successo fu enorme. Balbo, conscio del fatto che la guerra stava diventando tridimensionale (terra, mare e cielo) e che i paracadutisti potevano occupare postazioni dietro le linee nemiche, decise di aprire una scuola di paracadutismo nelle colonie da lui amministrate. Va anche ricordato che la legge 220 del febbraio 1937 assegnava alla Regia Aeronautica il compito di istituire tale scuola, ma a causa dell inerzia degli apparati burocratici un anno dopo nulla era ancora accaduto.

A TRIPOLI I PRIMI PARACADUTISTI

Così, fu proprio Italo Balbo, il 1° marzo 1938, a fondare la prima scuola di paracadutismo italiana a Castel Benito, a sud di Tripoli, in Libia. Durante la Guerra d Etiopia del 1936, Balbo aveva già diretto il lancio con paracadute di munizioni, derrate alimentari e ovini vivi alle truppe di terra. Inoltre, aveva fatto modificare gli aerei per fare posto ai paracadutisti, rimuovendo le installazioni per il trasporto di bombe. Le risorse erano modeste, ma lui era pur sempre il fondatore della Regia Aeronautica e riuscì a far arrivare a Castel Benito 6 Savoia Marchetti SM.81 Pipistrello e altri velivoli. Per l equipaggiamento ci si dovette adattare: i paracadutisti si accontentarono di semplici scarponcini bassi, mentre alcuni ufficiali preferirono utilizzare gli stivali da cavallerizzo, che sostenevano la caviglia ma avevano la suola completamente liscia. Ovviamente non erano all altezza del compito, considerata l alta velocità di atterraggio. Il fatto poi che il fascio di cordicelle della velatura si riunisse all imbracatura proprio al centro della schiena del paracadutista faceva sì che la discesa avvenisse con il corpo inclinato rispetto alla verticale, costringendo l uomo in fase di atterraggio a effettuare la famosa capriola. Balbo si dette molto da fare per la scuola, e fece venire dall Italia Prospero Freri, il realizzatore del paracadute Salvator, che era anche colonnello pilota della Regia Aeronautica. Questo paracadute aveva dato qualche problema, sia per un eccessivo oscillamento che per le difficoltà nell apertura, frutto anche di un errata tecnica di ripiegamento. Freri continuò ad aggiornare lo strumento in tutti i modi, fino a

IL MODELLO “LISI

In origine, i paracadute aperti av
tutti pianta tondeggiante e non
direzionali. Solo dopo la Second
mondiale furono realizzati i prim
con fenditure nella calotta e ver
applicate due cordicelle con not
alle estremità del paracadute ste
che consentivano, tirandole,
di dirigere la discesa. Prima di
allora, la calata del paracadutist
avveniva a velocità costante,
lasciandolo indifeso ed esposto
al fuoco nemico. Per ovviare al
problema, lo spoletino Giuseppe
progettò un paracadute particol
(il   Lisi , appunto) che consentiv
variare la velocità di caduta (da
a 25 m al secondo) aumentando
diminuendo l apertura della calo
che veniva comandata da una fu

Fu Ivo Viscardi, paracadutista
esperto (nella sua carriera esegu
ben 185 lanci), a prendersi la
briga di collaudare l invenzione.
Il 21 novembre 1941 effettuò
il primo lancio di prova e tutto
funzionò alla perfezione: il
  Lisi   permetteva di non essere
piø in balia delle condizioni
atmosferiche e, soprattutto,
era manovrabile. Tuttavia,
perchØ il telo fosse omologato
occorrevano dieci prove di
collaudo, che iniziarono nel
gennaio del 1942. Le prime
otto ebbero buon esito,
ma durante la penultima,
il 21 marzo dello stesso
anno, il paracadute ebbe
un problema e Viscardi si
schiantò al suolo ad altissima
velocità. Sopravvisse per
miracolo, ma fu costretto a una
convalescenza di molti mesi,
ingessato dalla testa ai piedi.

LANCI VINCOLATI E LANCI AD APERTURA COMANDATA

Il paracadute si apriva o per la trazione di una fune (la fune di vincolo) ssata all aereo, che rimaneva a bordo, oppure tramite l azionamento di un apposita maniglia (apertura comandata). I paracadute d emergenza per gli equipaggi di volo erano tutti ad apertura comandata, da attivare dopo aver abbandonato l aereo. Spesso, purtroppo, la leva veniva azionata mentre l uscita era in corso o subito dopo, con il rischio che la velatura andasse a nire nei piani di coda degli apparecchi.

Quando furono introdotti i paracadute d emergenza, essi avevano sempre l attivazione a maniglia, sistema utilizzato in seguito per tutti i lanci ad apertura comandata, con il paracadutista che disponeva di due maniglie. In caso di malfunzionamento della velatura principale (un apertura parziale, per esempio), la procedura prevedeva lo sgancio di questa velatura (tramite due sganci rapidi collocati sopra le spalle) prima dell apertura del paracadute d emergenza.

In tempo di guerra gli unici lanci ad apertura comandata effettuati da personale italiano furono quelli di alcuni agenti che, nottetempo, effettuavano lanci in caduta libera. Per calcolare il tempo necessario all apertura del paracadute scandivano i numeri a mente o contando ad alta voce: un sistema che anticipava l uso del cronometro.

“Guidoni ha saputo esprimere la passione dell’uomo di avvicinarsi sempre più ad altri pianeti o stelle.”

GENERALE ERMANNO ALOIA

costruire il modello Salvator D/39, che fu utilizzato due anni piø tardi alla Scuola di paracadutismo di Tarquinia.

Il 22 febbraio 1938, per volontà di Balbo, nacque il Battaglione dei Fanti dell Aria, composto da circa 300 volontari. Pochi mesi dopo vide la luce anche un secondo battaglione di paracadutisti libici, dando vita così a un reggimento. Il reparto si esibì di fronte a diversi invitati stranieri, simulando il lancio su una base aerea da occupare dove, subito dopo i paracadutisti, a uivano i materiali, inclusi pezzi d artiglieria.

LE PRIME OPERAZIONI MILITARI

Purtroppo si trattava di una fase ancora pionieristica, e il paracadutismo ebbe le sue vittime: 20 morti in due mesi, oltre a una serie di incidenti minori. I lanci furono sospesi e ci si mise al lavoro per comprendere le ragioni di quel numero inaccettabile di disgrazie. Freri individuò il problema nel cosiddetto sistema a ghigliottina , che comandava l apertura e il dispiegamento della velatura. Nella primavera del primo anno di guerra fu realizzato quindi il Salvator D/40 e la casistica migliorò notevolmente. Venne istituito un battaglione di paracadutisti nazionale, in cui con uirono volontari provenienti da tutti i rami del Regio Esercito. Il personale fu addestrato accuratamente e si stabilì di aumentare il numero dei brevetti. Finalmente il Reggimento Fanti dell Aria, composto da un battaglione nazionale e da un battaglione formato da libici, era pronto all azione. Purtroppo, però, il suo esordio non fu dei migliori, nonostante il grande valore dimostrato.

L armamento, necessariamente leggero, era composto da pistole Beretta modello 1934 calibro 9 mm corto, carabine 91 TS (Truppe speciali, in pratica fucili 91 piø corti e con baionetta ribaltabile), oltre che da fucili mitragliatori Breda 30, entrambi in 6,5 mm, pugnale e bombe a mano. L uniforme era una tuta di tela con la cerniera diagonale e varie tasche, e per il lancio veniva utilizzato anche un caschetto di cuoio. L intero armamento, escluse le pistole e il munizionamento, doveva essere lanciato a terra in appositi contenitori, perchØ il paracadute non consentiva il trasporto delle armi lunghe.

L impiego bellico del reggimento fu condizionato dall andamento delle operazioni in Africa settentrionale. Dopo una prima avanzata a Sidi el-Barrani, la 10“ Armata italiana fu travolta nel corso di una campagna disastrosa. Le nostre truppe, anche se superiori di numero, erano appiedate, quindi estremamente

IL DISASTROSO
SALTO DI GUIDONI

A destra, il generale Alessandro Guidoni. Capo del Genio Aeronautico, morì nel collaudo del paracadute Salvator ideato da Freri. A lui fu dedicata nel 1935 la città di Guidonia.

vulnerabili nelle immense distese africane, disponendo di pochi veicoli. Gli inglesi, invece, pur essendo inferiori di numero, erano interamente motorizzati, e i loro mezzi corazzati pesanti potevano facilmente resistere agli ine caci pezzi controcarro italiani. Presto le truppe britanniche travolsero le nostre a Sidi el-Barrani, Bardia e Tobruk.

Il Reggimento Fanti dell Aria fu schierato a difesa di Derna e del suo aeroporto e i parà resistettero eroicamente all avanzata inglese, respingendo ogni tentativo di sfondamento nemico. Non riuscendo ad aprirsi la strada, le forze britanniche passarono per il deserto, tagliando fuori quel che restava della 10“ Armata. Nonostante gli sforzi, i libici dovettero arrendersi. I primi paracadutisti italiani, una vera forza d Ølite, furono così bruciati in combattimenti terrestri contro un nemico in nitamente meglio attrezzato. E purtroppo questa fu la cifra costante dell impiego dei nostri paracadutisti, anche in seguito. Q

LA TRAGICA FINE DEL GENERALE

La diffusione del paracadute Salvator rischiò di essere interrotta dal tragico incidente di cui fu vittima il generale Alessandro Guidoni, 48 anni, geniale inventore e pioniere del paracadutismo italiano. Guidoni, che in quel momento comandava il Genio Aeronautico e conosceva il tenente Prospero Freri, decise di provare personalmente il Salvator ideato proprio da Freri, per quanto non fosse un paracadutista provetto e, a quanto pare, non nutrisse grande   ducia nel meccanismo che controllava l apertura comandata.

I fatti che ne decretarono la morte avvennero la mattina del 27 aprile 1928, all aeroporto di Montecelio, vicino a Roma. Guidoni e Freri salirono su un R.22 pilotato dallo stesso Freri, che in seguito scrisse che Guidoni uscì dalla carlinga a quota 1.200 m e «si mise a fare delle mosse come per comandare l apertura del paracadute». «Ridussi ancora il motore» continua la sua relazione «e gli urlai, facendo pure cenno con la mano, di attendere. Ebbi impressione d essere compreso; provai un vero sollievo, perchØ eravamo ancora fuori dall aeroporto.» Prosegue Freri: Vidi che egli comandava l apertura el paracadute senza gettarsi. Vidi il aracadute-pilota schizzare a destra ella fusoliera e la fuoruscita della calotta resa dal vento. Istintivamente, per itare che il paracadute investisse i piani coda, picchiai fortemente l aeroplano gridai al generale di buttarsi. Fu un timo. Egli si gettò all indietro dando a grande spinta all aeroplano».

Probabilmente Guidoni perse orientamento e cercò di aggrapparsi a qualcosa, afferrando le funi di sospensione. In questo modo la calotta non riuscì ad aprirsi (fece   amma , come si dice in gergo) e il generale si sfracellò al suolo.

Alla sua memoria fu conferita la Medaglia d oro al valore aeronautico e, qualche anno dopo, Mussolini volle che Montecelio prendesse il nome di Guidonia.

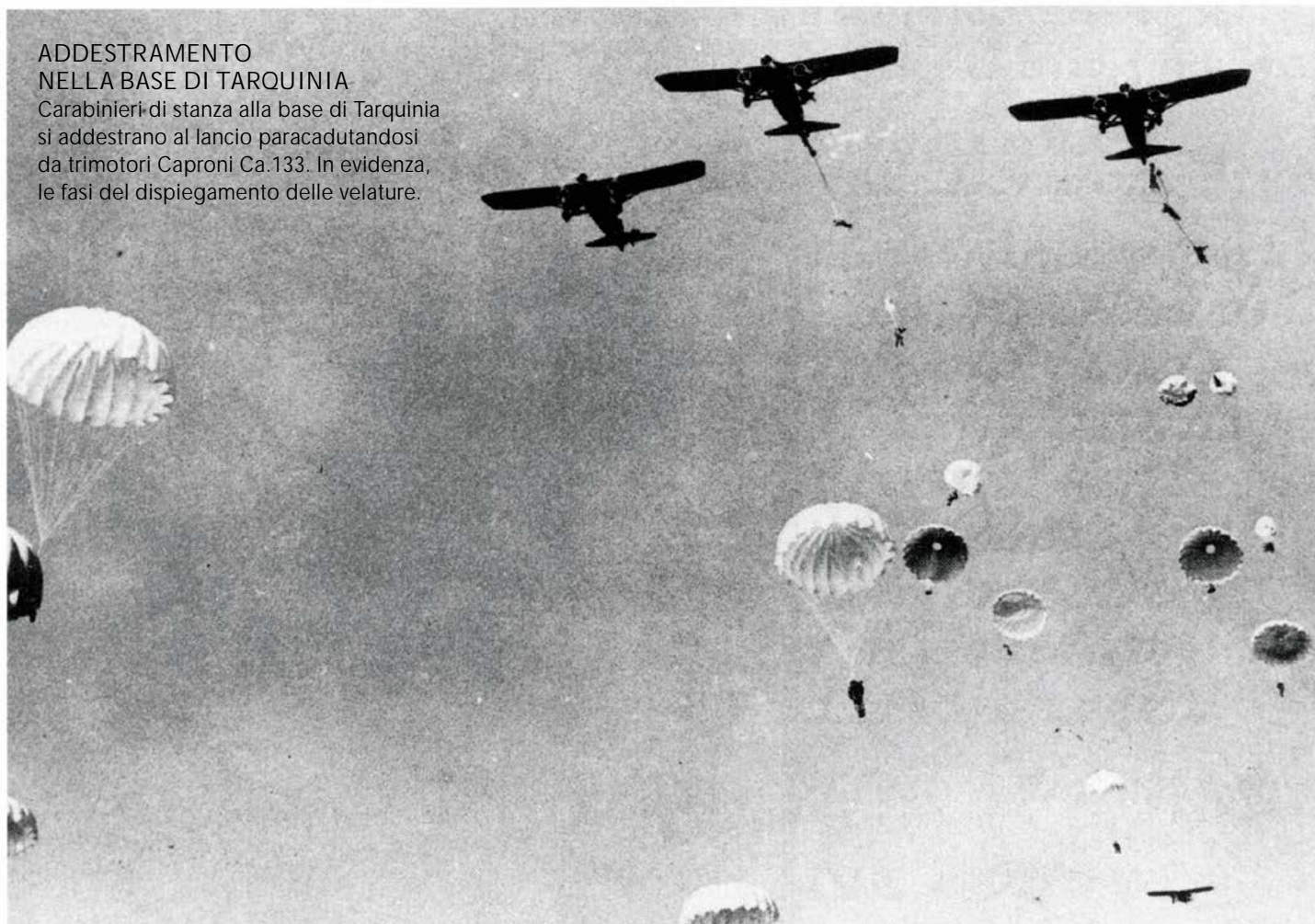
L'ARMA arriva dal cielo

A Tarquinia nascono i carabinieri paracadutisti. È il 1940, e si tratta del primo reparto del genere nato sul suolo italiano. Combatterà in Libia, perdendo tre quarti del suo organico in una serie di durissimi scontri con le truppe britanniche

I primi reparti paracadutisti avevano un armamento leggero e non si prestavano allo scontro con unità regolari, ben armate ed equipaggiate. Erano adatti piuttosto a combattere contro formazioni irregolari, come i guerriglieri, armati in modo leggero ma molto mobili. Proprio per l impiego in situazioni di questo tipo, il primo reparto nazionale a essere approntato alla Scuola di paracadutismo di Tarquinia fu un battaglione di carabinieri, composto da personale volontario e selezionato. A Tarquinia, lungo il litorale laziale, vennero create dal nulla alcune strutture molto semplici: baracche e tende da adibire ad alloggi, e altre baracche per i magazzini, le mense e i tavoli su cui ripiegare le velature dei paracadute, operazione delicata che richiede sempre estrema cura.

Laddestramento del battaglione, costituito nel luglio del 1940, proseguì alla svelta, perchØ anche da questo punto di vista ci si trovava ancora in una fase pionieristica. Purtroppo il paracadute utilizzato, il Salvator D/39, dava grossi problemi e il reparto dovette registrare in una sola giornata lancistica tre vittime e 15 feriti. Lalta percentuale di incidenti impose alcune pause nell addestramento, ma la preparazione andò avanti e il reparto fu pronto rapidamente, prendendo il nome di 1° Battaglione Carabinieri Reali Paracadutisti.

Si notino le velature e il recupero delle armi pesanti da un contenitore aviolanciato.

ADDESTRAMENTO
NELLA BASE DI TARQUINIA
Carabinieri di stanza alla base di Tarquinia si addestrano al lancio paracadutandosi da trimotori Caproni Ca.133. In evidenza, le fasi del dispiegamento delle velature.

"Se il destino è contro di noi, peggio per lui."

MOTTO DEI CARABINIERI PARACADUTISTI TUSCANIA

Inviato in Africa settentrionale nell estate del 1941, questo reparto inizialmente sbrigò compiti di protezione delle retrovie insidiate dai reparti speciali britannici, ma era pronto a qualsiasi tipo di azione. Presto venne rinforzato con un plotone di paracadutisti libici, riorganizzati dopo il precedente ciclo di operazioni che era costato la vita a numerosi commilitoni, e anche l armamento fu completato con 4 cannoni anticarro da 47/32 mm e bersaglieri addestrati al loro impiego. Nel novembre del 1941 i britannici lanciarono una grande o ensiva e, dopo alterne vicende, costrinsero le forze italotedesche a ripiegare dalla Cirenaica, in una situazione che ricordava quella dell anno precedente.

BATTAGLIA IN NORDAFRICA

Il Battaglione Carabinieri Paracadutisti, al comando del maggiore Alessi, venne schierato a Eluet el Asel e, dal 18 dicembre 1941, si trovò investito da reparti nemici nettamente superiori, dotati di mezzi blindati e corazzati (per fortuna non pesanti) tenuti a bada dai piccoli pezzi da 47/32 mm.

Dopo dieci ore di violenti scontri sotto il tiro dell artiglieria nemica, il comandante del reparto, alle 18,30 del giorno 19, ricevette l ordine di sganciarsi, avendo concluso la missione assegnatagli, che consisteva nel ritardare l avanzata nemica. Il reparto s imbarcò rapidamente su alcuni veicoli e puntò nella notte verso occidente. Purtroppo il nemico, grazie ai mezzi di cui disponeva, lo aveva scavalcato ai lati, realizzando dei posti di blocco. Il reparto ne superò di slancio due, giungendo, sempre nella notte, al bivio di Lamluda, dove l avversario era presente in forze con diversi mezzi. I carabinieri paracadutisti ingaggiarono un combattimento furibondo, sfruttando il buio e le armi leggere di cui disponevano. Il loro attacco ebbe successo, disorientando l avversario. A quel punto il maggiore Alessi fece rimontare i suoi uomini sugli autocarri, forzando lo sbarramento, mentre l avversario sviluppava una forte reazione. Il comandante sapeva che con il giorno e l arrivo di altri reparti britannici i suoi sarebbero stati ulteriormente falcidiati. Alcuni dei mezzi italiani furono colpiti e immobilizzati, ma altri passarono. A Bengasi

si ritrovarono 14 u ciali, 9 sottu ciali e 74 carabinieri, circa un quarto della forza iniziale del reparto, mentre le perdite ammontavano a una cinquantina di caduti e numerosi feriti.

Con il prosieguo della guerra non vennero piø ricreate unità di carabinieri paracadutisti di questa consistenza, ma si passò a semplici sezioni assegnate alle divisioni paracadutisti per svolgere compiti di polizia militare, partecipando sempre però ai combattimenti. Lesperienza nordafricana aveva insegnato che unità leggere, prive di armi pesanti e anticarro, erano in grave difficoltà nei combattimenti in aree desertiche, benchØ fossero composte da personale ben addestrato. I paracadutisti dovevano essere utilizzati semmai per azioni offensive, magari in profondità nel dispositivo nemico, non certo per sbarrare il passo a forze meccanizzate e corazzate, che erano in grado di aggirare le loro posizioni o semplicemente sfondarle.

Lesperienza sul campo, insomma, aveva evidenziato in modo chiaro quali potevano essere le prerogative ma anche i limiti della specialità. Se le unità aviolanciate o poi schierate a terra fossero state attaccate in un territorio con scarsi appigli tattici non avrebbero potuto fare miracoli, per quanto grande fosse la loro determinazione. Era necessario possedere armi anticarro leggere, come i lanciarazzi (bazooka e Panzerfaust), ma non erano ancora disponibili. Con un azione a sorpresa, per esempio, si sarebbe potuta tentare la riconquista dell oasi strategica di Cufra, nel deserto libico, dov erano schierati pochi militari senza mezzi corazzati. Cufra era importante perchØ vi si appoggiavano le piccole pattuglie britanniche dei commando del Long Range Desert Group, e perchØ forniva alla Regia Aeronautica un punto di riferimento essenziale per i difficili voli verso l Africa Orientale Italiana (Aoi), dove esistevano ancora sacche isolate di resistenza. Q

L'ITALIA SENZA ALIANTI D'ASSALTO

Gli alianti erano diffusi anche in Italia nel periodo antecedente la Seconda guerra mondiale, perchØ ritenuti propedeutici all addestramento dei piloti. I primi a utilizzarli in guerra furono i pionieri paracadutisti tedeschi, che atterrarono di sorpresa all interno dello strategico forte belga di Eben-Emael, e furono usati anche nell attacco a Creta del maggio 1940.

LItalia disponeva di un buon numero di alianti sportivi, ma perse tempo prima di dotarsi di questi velivoli, benchØ fossero semplici ed economici da realizzare. Si tentò di sviluppare un modello nazionale (l Aeronautica Lombarda AL.12P), mai divenuto operativo, mentre in vista dell azione su Malta si ordinarono dei modelli tedeschi, giunti però solo nel 1943. Anche il personale per la condotta di questi velivoli non iniziò l addestramento prima del giugno 1942. La specialità italiana, nonostante l entusiasmo dei giovani allievi, non realizzò mai nessuna operazione e alla ne del 1942 la divisione aviotrasportabile La Spezia fu inviata in Tunisia senza aver mai iniziato l addestramento con gli alianti.

L'ESEMPLARE DIMENTICATO
L'AL.12P dell'Aeronautica Lombarda avrebbe dovuto essere l'aliante di punta del nostro esercito, adatto al trasporto di uomini e mezzi. Ne furono realizzati due prototipi, ma non entrò mai in linea. Sei esemplari erano in produzione all'atto dell'armistizio.

È il momento

Tra il 1939 e il 1940, i reparti di paracadutisti si moltiplicano e il loro addestramento subisce una vera impennata, anche in conseguenza delle nuove tecniche di guerra. La scuola di Tarquinia sforna la 1ª Divisione Paracadutisti, che nel 1942 prenderà il nome di Folgore

Il 19 novembre 1939 fu aperta la prima scuola militare d Italia. La località scelta fu Tarquinia, dove praticamente non esisteva nulla. Venne quindi realizzata una pista in fondo naturale e furono edificate semplici strutture per le necessità primarie e l addestramento, cosa che portò via, inevitabilmente, alcuni mesi. La scuola era alle dipendenze della Regia Aeronautica e per dirigerla fu selezionata una figura destinata a diventare leggendaria: il colonnello Giuseppe Baudoin de Gillette, uomo carismatico che nei momenti di crisi successivi agli incidenti (non rari, purtroppo) non esitava a dare l esempio, lanciandosi a sua volta. Nel giugno del 1940 iniziò il primo corso per i futuri istruttori del Regio Esercito. Per i lanci, la Regia Aeronautica mise a disposizione il piccolo e lento trimotore Caproni Ca.133, soprannominato dagli allievi la Caprona . Nel luglio dello stesso anno partì l addestramento dei primi battaglioni, I, II e III, l ultimo dei quali composto da carabinieri. Successivamente l unità dell Arma venne ridenominata I (perchØ fu la prima a diventare operativa) e le altre due, di conseguenza, scalarono nella numerazione.

L attività della scuola era molto intensa e il materiale umano di prima qualità, volontario e attentamente selezionato. Si addestrava a vari ruoli tattici e doveva effettuare cinque lanci prima di conseguire l ambito brevetto. La disponibilità di un paracadute affidabile come l IF 41/SP consentiva di intensificare l attività lancistica, con la riduzione della percentuale di incidenti. L attività della

della FOLGORE

UN LANCIO BEN RIUSCITO

Una spettacolare immagine, ripresa dal portellone del velivolo, di un paracadutista della Folgore impegnato in un lancio di addestramento. La velatura, appena estratta dalla fune di vincolo, comincia ad allargarsi nell'aria.

Scuola di paracadutismo di Tarquinia ebbe un notevole incremento e il numero dei brevettati divenne numericamente simile a quello di altri Paesi. Per i lanci, in particolare quelli operativi, si erano intanto resi disponibili i trimotori Savoia Marchetti SM.82, tra i migliori velivoli della categoria durante il conflitto, tanto che furono utilizzati anche dai tedeschi. Laereo permetteva il lancio dei paracadutisti dalle due porte laterali e, contemporaneamente, quello degli equipaggiamenti al seguito, attraverso il vano ventrale chiuso da portelloni.

I volontari non mancavano e le vittoriose imprese dei paracadutisti tedeschi all inizio della guerra avevano richiamato l attenzione su questa nuova specialità, in cui con uirono anche u ciali particolarmente determinati. Chi a rontava i lanci (all epoca si trattava di una attività ancora decisamente pericolosa) si allenava a fronteggiare con coraggio i pericoli, ragione per cui la resa dei reparti di paracadutisti era e continuò a essere estremamente elevata. Laddestramento sico era molto intenso, e in un mondo militare in cui vigevano ancora metodi antiquati nella gestione del personale (l aspetto formale faceva premio su tutto) le nuove unità si contraddistinguevano per la loro unicità: a partire dall uniforme, in cui spiccavano la sahariana senza collo e il basco grigioverde, portato con orgoglio. Accadde in piø di un occasione che i giovani paracadutisti attirassero le ire di qualche alto u ciale con il loro atteggiamento guascone, e in alcuni casi si giunse per no alle risse con appartenenti ad altri corpi e uni-

MUSSOLINI IN VISITA
Accompagnato da una schiera di uf ciali, il Duce visita la Scuola di paracadutismo di Tarquinia. Dietro di lui si nota la base della torre di lancio, alta 60 m, con il telo inclinato usato dagli allievi per l addestramento: una struttura precedentemente in uso ai Vigili del Fuoco. Sotto gli occhi di Mussolini gli allievi eseguirono anche esercitazioni di lancio.

tà, interrotte solo dall intervento dei carabinieri. Sul tavolo degli u ciali di Tarquinia iniziarono a giungere relazioni e proteste. Tuttavia, anche se si raccomandava agli allievi della scuola di stare lontano dai guai, si era ben consapevoli che si chiedeva loro moltissimo, in termini di sacri ci e rischi.

NUOVO CORPO, NUOVO SPIRITO

Per l addestramento prelancistico furono realizzate varie strutture. Il comando mise gli occhi su una torre di addestramento che svettava nella scuola dei Vigili del Fuoco di Roma, alta ben 60 m e dotata di teloni laterali. Venne requisita, smontata e rimontata a Tarquinia, di cui divenne il simbolo. Gli allievi dovevano salirvi per poi lanciarsi nel vuoto, atterrando di schiena su uno dei grandi teloni inclinati, tenuto in tensione dai commilitoni a terra. In questo modo si iniziava a prendere confidenza con il volo. Il punto di lancio dalla torre veniva progressivamente alzato, mentre gli istruttori (alcuni dei quali provenivano dai corsi di ginnastica alla Farnesina) si esibivano in capriole in avanti durante il salto. Con imbracature da paracadute legate a cavi ci si allenava alla presa di contatto con il terreno: la fase piø delicata, vista la velocità con cui avveniva all epoca. Gli istruttori spingevano l allievo anche lateralmente, in modo da simulare il pendolamento che si verificava durante la discesa. Inoltre, ci si allenava a fare la capriola in avanti o all indietro, necessaria al momento del contatto con il suolo. Gambe e piedi dovevano essere ben serrati fra loro, e le mani (con i guanti) pronte alla capriola in avanti, oppure sul petto, se il contatto avveniva mentre si pendolava all indietro. Su un braccio della torre si poteva issare un paracadute aperto che poi veniva rilasciato, simulando i metri finali della discesa. Oltre che ai lanci diurni, un numero limitato di allievi (in particolare quelli inquadrati nelle forze speciali) si addestrò anche per quelli notturni: utilizzavano calotte di color nero antracite, per risultare pressochØ invisibili al buio.

Sono molti gli episodi che darebbero l idea dello spirito che animava i paracadutisti, ma ci basta citare un unico esempio. La Scuola di Tarquinia fu visitata da una delegazione di colleghi tedeschi che volevano rendersi conto del livello di preparazione raggiunto dagli italiani. Venne effettuato un lancio dimostrativo, ma l ufficiale che comandava il reparto si procurò una brutta slogatura in atterraggio. Stringendo

IL MITRA MAB 38

Il Regio Esercito pensava che il fucile Mod. 91 e i suoi derivati fossero all altezza dei compiti futuri. Sul mercato vi erano già armi individuali con cicli di fuoco automatici, ma si riteneva che il consumo di munizioni sarebbe stato troppo alto.

Fu la Pai (Polizia Africa Italiana) a lanciare l idea di dotarsi di una nuova arma lunga individuale, e così nacque il moschetto automatico Beretta (MAB) modello 1938, calibrato per proiettili in 9 mm: un fucile assolutamente valido, con il classico calcio in legno   sso. Capace di sparare sia a colpo singolo che a raf ca, con un caricatore da 30 proiettili, si dimostrò subito af dabile e preciso.

Il Regio Esercito lo acquisì solo a partire dal 1942 e i primi ad averlo in dotazione furono proprio i paracadutisti, perchØ la sua potenza di fuoco era adatta ai compiti loro assegnati. Durante il con itto fu sempre ambito, tanto che le foto ce lo mostrano anche in mani tedesche dopo l 8 settembre 1943, e ulteriori modelli furono realizzati nel dopoguerra.

“spalanca nel vento la Botola, assumi la forma di un angelo e via pel tuo nuovo destin!”

DALL’INNO DELLA FOLGORE

i denti, raggruppò i suoi uomini e li presentò agli ufficiali tedeschi che, attenti e soddisfatti, non si accorsero di nulla. Chiese di essere soccorso solo dopo che gli ospiti se ne furono andati: il piede si era gonfiato così tanto per la violenza dell impatto che fece fatica a sfilarlo dalla calzatura.

Al posto dei caschetti di cuoio venne distribuito il nuovo elmetto Modello 41, studiato appositamente per i paracadutisti partendo dal Modello 33. Inizialmente era dotato di paranuca (poi eliminato) e di paranaso imbottito in cuoio, oltre che di un cinturino modificato, che lo rendeva piø saldo ed evitava che si sfilasse durante il lancio. All altezza delle ginocchia venivano applicate delle imbottiture che dovevano proteggere dagli urti. Altro elemento di novità erano gli stivaletti da lancio, allacciati e con suola in vibram scolpita. La loro funzione era quella di proteggere il piede e la caviglia da urti, slogature e altri incidenti in fase di atterraggio. Erano di ottima fattura e rappresentavano la dimostrazione che l industria nazionale era in grado di fornire calzature di alta qualità, nettamente superiori alle normali scarpe basse con suola in cuoio chiodato che diedero tanti problemi ai nostri soldati, specialmente nei climi piø rigidi.

Anche il giaccone operativo era valido, di buona fattura, con ampi tasconi dove infilare tutto ciò di cui si poteva avere bisogno. Realizzato in colore grigio, o mimetico, offriva adeguata protezione dalla pioggia e dal freddo. Quando la Folgore venne schierata in Africa, però, gli scarponi in pelle risultarono troppo pesanti: avrebbero dovuto essere di tela, come quelli in dotazione all Africa Korps, ma ci si dovette accontentare di scarpe basse. Per l abbigliamento si utilizzarono le classiche sahariane, abbinate a pantaloni o pantaloncini di tela. Inizialmente furono distribuiti anche caschi coloniali in sughero, ma poichØ l artiglieria britannica colpiva in maniera dura e insistente, e l aria era spesso solcata da nuvole di schegge, si teneva sempre a portata di mano l elmetto, ricoperto da un apposito telino mimetico che serviva a offrire anche una certa protezione dal sole.

In breve tempo furono pronti battaglioni e reggimento, mentre sui vicini monti della Tolfa proseguivano gli addestramenti. Durante le esercitazioni gli istruttori non rinunciavano all impiego di grossi petardi e bombe a mano d assalto, per simulare il fuoco avversario. Con il potenziamento della specialità si crearono altre componenti, come ″

IL PEZZO DA 47/32 MM

Era un cannone di concezione austriaca, replicato su licenza in Italia, che rappresentò la nostra principale arma anticarro nella Seconda guerra mondiale. Come le altre armi controcarro di quel periodo, sparava un proiettile perforante a energia cinetica. La velocità iniziale era determinante e la canna, relativamente corta, non consentiva capacità perforanti adeguate contro mezzi con blindature pesanti. Inoltre, per aprire il fuoco occorreva rimuovere le ruote, riducendone così la mobilità.

Anche gli altri Paesi iniziarono il con itto con armi simili, ma in Italia non ci fu evoluzione in questo tipo di artiglierie, che armarono anche i carri medi. Pezzi anticarro di calibro maggiore consentivano il ricorso a munizioni dotate di cariche anticarro esplosive cave, dal notevole potere perforante, la cui resa non era legata solo alla velocità d impatto sul bersaglio.

IL CELEBRE SM.82, UN MEZZO EFFICACE

Il trimotore SM.82 Marsupiale fu uno dei migliori aerei da trasporto della Seconda guerra mondiale. Montava tre motori da 860 cv di potenza e poteva raggiungere una velocità di 370 km/h. Disponeva di un ampio vano di carico, con un pavimento che lo divideva in due e poteva essere rimosso quando si trasportavano materiali particolarmente ingombranti, inseriti attraverso il grande portellone ventrale (come nel caso dei caccia Fiat CR.42, smontati, destinati all Africa Orientale Italiana).

Durante gli aviolanci, nel vano di carico venivano collocati i materiali, mentre i paracadutisti uscivano dalle porte laterali. Grazie alla sua grande autonomia (circa 6.000 km), l aereo fu utilizzato anche come bombardiere, operando contro Gibilterra e, partendo da Rodi, per no contro il Bahrein. Rimase in servizio anche nel dopoguerra, ricevendo nuovi propulsori statunitensi, prima di essere ritirato nel 1960.

quelle munite di mortai da 45 e 81 mm. Il primo era un piccolo mortaio d assalto a retrocarica, non particolarmente indovinato (la sua bomba era poco potente), mentre il mortaio da 81 mm si rivelò un ottima arma, in grado di fornire eccellente fuoco d appoggio, pur avendo un peso e un ingombro ridotti. I genieri paracadutisti dell 8° Battaglione furono addestrati con vari tipi di cariche da demolizione e con i lanciafiamme, nonchØ alla posa di mine.

Le strutture di comando erano agili e si contraddistinguevano per la presenza di ufficiali decisamente giovani, liberi dai preconcetti derivanti dal precedente conflitto mondiale, caratterizzato dalla guerra di trincea. Anche il personale di grado piø alto volle prendere il brevetto di paracadutismo e in tutti i comandanti fu sempre ben presente la volontà di dare l esempio. A livello di stato maggiore non si avevano ancora le idee molto chiare su come sfruttare adeguatamente questa nuova risorsa, tanto che si finì per usare i paracadutisti come fanteria di linea (a El Alamein, per esempio), destino condiviso anche dai paracadutisti tedeschi.

Al fianco dei battaglioni della nuova divisione paracadutisti si addestravano i reparti delle forze speciali, per i quali era previsto il conseguimento del brevetto di paracadutismo. Si trattava del personale del Battaglione P (Paracadutisti) del Reggimento San Marco della Regia Marina, degli Arditi Distruttori della Regia Aeronautica (Adra) e delle compagnie P del X Reggimento Arditi, le forze speciali che il Regio Esercito iniziò a formare nel 1942. A queste unità bisogna aggiungere anche un altro reparto, il 1° Battaglione Paracadutisti della Regia Aeronautica, unità destinata in modo particolare alla conquista delle basi aeree avversarie, che generalmente erano molto ben difese.

Fra il personale che si addestrò a Tarquinia c erano anche paracadutisti singolari . Non erano militari di professione e si addestravano a parte, in un clima di grande riservatezza. Si trattava di elementi reclutati dal Servizio informazione militare (Sim), agenti segreti che si pensava di inviare oltre le linee avversarie ricorrendo all aviolancio, anche notturno. Per questo tipo di missioni si pensò a lanci in caduta libera, in modo che il velivolo da trasporto restasse a quota elevata, facendosi notare il meno possibile. In assenza di strumenti adatti al calcolo del tempo di caduta, prima di aprire la velatura non si poteva fare altro che scandirlo ad alta voce, in

volo nel cielo notturno: un esperienza certamente non facile.

Iniziò la preparazione anche una compagnia di ex prigionieri indiani che aveva deciso di combattere per liberare il suo Paese dalla dominazione britannica, ma dopo la battaglia di El Alamein il progetto venne abbandonato.

La Scuola di Tarquinia, nata dal nulla, riuscì a formare un numero consistente di paracadutisti. Dopo la Divisione Folgore, infatti, formò anche il personale della Divisione Nembo, altra importante unità che vide la luce tra la fine del 1942 e l inizio del 1943, sfruttando anche uno dei tre reggimenti che in precedenza era in forza alla Folgore.

DA TARQUINIA A VITERBO

Nell estate del 1943 la struttura fu chiusa e l attrezzatura trasferita a Viterbo, perchØ Tarquinia, trovandosi lungo la costa, era troppo esposta agli attacchi nemici. L aeroporto di Viterbo, inoltre, era una struttura piø adeguata all attività di grandi velivoli come gli SM.82. Per l addestramento ai lanci veniva usato anche il Caproni Ca.148, trimotore piccolo ma con maggiore capacità di carico. Anche il personale istruttore, ripiegatore e addetto alla riparazione dei paracadute ebbe in quel periodo un incremento notevole, portando l Italia al quinto posto fra le nazioni che avevano costituito unità di paracadutisti: davanti a noi c erano solo l Unione Sovietica, gli Stati Uniti, la Germania e il Regno Unito.

Gli incidenti, purtroppo, restavano frequenti. Uno dei tanti vide un paracadutista rimanere agganciato al velivolo con la fune di vincolo. Se questa fosse stata tagliata l uomo sarebbe morto, ma non si poteva nemmeno atterrare mentre penzolava dal velivolo. I Caproni non erano dotati di radio di bordo, ma si riuscì comunque a far capire a terra che il parà sarebbe stato sganciato sul vicino tratto di mare. Furono inviate subito delle imbarcazioni per il salvataggio, mentre il trimotore si avvicinava all acqua alla minima velocità possibile. In circostanze simili, purtroppo, anche l acqua risulta dura e l allievo riportò ferite serie, ma si salvò. Un altro paracadutista finì in una delle eliche durante l imbarco e perse un braccio. Dopo la convalescenza, però, volle tornare a Tarquinia e conseguì ugualmente il brevetto, segno dello spirito che animava i nostri parà, sempre molto esuberanti. Quando tornavano dalle licenze a Roma (Tarquinia, all epoca, offriva davvero poco ai giovani in termini di passatempi e svaghi), ″

GIÙ DAL MARSUPIALE
Allievi della Scuola di paracadutismo di Tarquinia si lanciano da un SM.82 Marsupiale. Come si può notare, la quota di lancio Ł ridotta e i teli vengono fatti aprire dalla fune di vincolo.

per esempio, non esitavano a tirare il freno d emergenza nel caso viaggiassero a bordo di treni che non prevedevano la fermata alla piccola stazione di Tarquinia.

Nella primavera del 1941 venne formato il IV Battaglione Paracadutisti che, insieme ad altre componenti minori (fra cui 1a Compagnia Cannoni, con i piccoli 47/32 mm), dette vita al 1° Reggimento Paracadutisti. Bisogna sempre tenere presente che le unità di questo tipo avevano un organico inferiore rispetto alle altre ed erano prive di una componente logistica, viste le loro caratteristiche particolari. I rifornimenti dovevano giungere tramite aviolanci, per cui ci si organizzò. Nel corso del 1941 venne costituito anche il 2° Reggimento Paracadutisti (V, VI e VII Battaglione e 2“ Compagnia Cannoni) e poi il 3° Reggimento (VII, X e XI Battaglione e 3“ Compagnia Cannoni). Si pensò anche alla formazione di un battaglione di genieri paracadutisti (VIII), una compagnia minatori-artieri e una compagnia trasmissioni.

Il 1° settembre 1941 fu ufficialmente costituita la Divisione Paracadutisti, che solo nell agosto del 1942 prese il nome di Folgore. Intanto l unità venne ristrutturata, con la costituzione dei reggimenti paracadutisti 185°, 186° e 187°, mentre l artiglieria fu raggruppata nel 185° Reggimento Artiglieria Paracadutisti. I suoi pezzi da 47 mm venivano sganciati dal vano di carico dei trimotori SM.82, appesi a quattro paracadute individuali, dal momento che ancora non esistevano velature piø grandi, adatte a quel tipo di lanci.

ECCO LA FOLGORE

La divisione venne messa agli ordini del generale Enrico Frattini, militare di grande esperienza e veterano della Battaglia del Piave. Anche fra gli ufficiali la Folgore poteva vantare nomi di rilievo, come nel caso di alcuni ufficiali di cavalleria determinati a dimostrare il loro coraggio. L intero complesso venne amalgamato e addestrato con criteri finalmente nuovi e certamente piø adatti alle rinnovate esigenze imposte dal conflitto. Intanto, alla fine di aprile del 1941, si era tenuto il primo lancio operativo.

Dopo l attacco delle forze tedesche la Grecia vide crollare le sue difese, e lo stato maggiore decise di provvedere all occupazione dell isola di Cefalonia utilizzando proprio quegli strani soldati che si erano fatti notare per le strade di Roma per il loro spirito fin troppo esuberante. La missione

venne affidata al II Battaglione, guidato dal maggiore Zanninovich, che fu trasferito in Puglia e imbarcato su alcuni capaci SM.82 Marsupiali. Lattacco venne fissato per il 30 aprile 1941: 75 paracadutisti italiani si lanciarono su Cefalonia e i circa 250 soldati greci che presidiavano l isola non opposero resistenza. A questo punto Zanninovich e i suoi uomini requisirono alcune imbarcazioni e approdarono sulla vicina isola di Itaca, occupandola a sua volta, e ripetendo poi l operazione anche sull isola di Zante.

La logica avrebbe voluto che per l attacco a Creta, previsto per il mese di maggio, si facesse nuovamente ricorso alle eccellenti e preparate unità di paracadutisti italiani, ma Berlino decise di fare da sØ, andando incontro a un grande successo che costò però perdite molto alte, soprattutto fra i parà: una risorsa preziosa e non facile da sostituire, considerata la grande preparazione richiesta.

Nel frattempo la guerra procedeva e fu presto chiaro che, nonostante la conquista di Creta, per eliminare la spina nel fianco dei rifornimenti diretti alle truppe alleate in Africa settentrionale era necessario occupare Malta. Alla missione, stavolta, avrebbero partecipato anche i nostri uomini. Q

IL MODELLO IF 41/SP

All inizio del 1941, i paracadutisti italiani erano ancora in attesa di un paracadute per lanci vincolati sicuro e af dabile.

Il nuovo sistema fu sviluppato nell ambito della Scuola di Tarquinia e venne denominato Imbracatura Fanteria 1941/Scuola di Paracadutismo , abbreviato in IF 41/SP. Limbracatura si caratterizzava per un grosso cinturone con un robusto sistema di ganci metallici che assicuravano la presa principale. Vi erano poi spallacci e cosciali. La velatura era sempre in seta, con la classica ripartizione a spicchi e la pianta rotonda una volta dispiegata. Un foro all apice consentiva la fuoriuscita dell aria. Le funicelle che collegavano la calotta emisferica con l imbracatura nivano al centro della schiena e il paracadutista aveva sempre una posizione inclinata in avanti durante la discesa. Lapertura era assicurata da una robusta fune di vincolo che veniva agganciata in carlinga.

UN'OCCASIONE MANCATA
Un reparto di paracadutisti si appresta a salire su un Caproni C.133 per un lancio di addestramento. Versatile e adatto a ogni situazione, il C.133 era uno dei velivoli di punta della Regia Aeronautica e avrebbe fatto parte delle squadriglie destinate a portare i nostri paracadutisti nei cieli di Malta.

Operazione “C3”
ATTACCO A MALTA

Al centro del Mediterraneo, l’isola di Malta, saldamente tenuta dagli inglesi, costituisce una spina nel fianco per le potenze dell’Asse. Dopo la conquista di Creta, è messa in progetto anche quella di Malta, ma non viene mai realizzata: è forse uno dei più gravi errori strategici della Seconda guerra mondiale

Fra le tante lacune militari italiane, vi era anche quella delle forze da sbarco. La Regia Marina disponeva del Reggimento San Marco, i cui fucilieri, però, erano dispersi in vari presidi, addirittura no in Cina. Le unità da sbarco erano pochissime e mancavano motolance e motozattere. Per le seconde si copiò il modello tedesco da 200-250 tonnellate, che si confermò un mezzo validissimo, e venne avviata la produzione delle piø piccole motolance. Si provvide poi a requisire imbarcazioni di ogni genere, incluse alcune già in servizio nella laguna di Venezia.

Dopo il successo a Creta, pagato a caro prezzo (fu l ultima grande operazione o ensiva di lancio e ettuata dai tedeschi), si stabilì che i paracadutisti italiani sarebbero stati utilizzati per l operazione C3 (Herkules per i tedeschi), ovvero l invasione dell isola di Malta.

Il piano prevedeva bombardamenti aerei e navali anche con grossi calibri, seguiti da una grandiosa azione anfibia. Una prima ondata da sbarco, composta da 3 battaglioni del Reggimento San Marco e 4 battaglioni speciali provenienti dalla Milizia volontaria per la sicurezza nazionale (comunemente nota come camicie nere), avrebbe dovuto guadagnare la costa rocciosa della parte meridionale dell isola, utilizzando scale da pompieri lunghe 30 m e sistemate su unità navali. Erano pronte per l azione anche forze speciali come il Battaglione P (Paracadutisti) e il Battaglione N (Nuotatori), sempre del San Marco.

L aviolancio sarebbe avvenuto nell immediato retroterra della testa di sbarco anfibio, nella zona sud di Malta. Si prevedeva anche l impiego di alianti tedeschi (i piccoli DSF e il piø grande Gotha Go.242, a travi di coda), poichØ la Regia Aeronautica non disponeva di alianti d assalto. Oltre alla divisione paracadutisti italiana, dovevano essere lanciati e aviotrasportati con gli alianti anche i paracadutisti tedeschi, come a Creta. Era previsto l impiego dell intera divisione, ma ″

IN SILENZIO DAL CIELO

Paracadutisti tedeschi si lanciano all'assalto dopo essere scesi da un aliante DFS 230. Si trattava di un mezzo capiente, rapido da costruire ed economico. Su un velivolo come questo un commando tedesco raggiunse Campo Imperatore per liberare Mussolini.

siccome in quel periodo molti dei suoi eccellenti reparti erano duramente impegnati come fanteria d assalto sul fronte orientale (a sud di Leningrado), in Italia giunsero solo 4 battaglioni, al comando del generale Ramcke. Si trattava di unità con un buon numero di veterani, il cui primo obiettivo era l occupazione degli aeroporti presenti nella zona meridionale dell isola, di cui uno in fase finale di costruzione. Una volta ottenuto il controllo di almeno una di queste piste si sarebbero fatti affluire, come a Creta, anche rinforzi aviotrasportati. A questo scopo era stata addestrata un unità specifica, la Divisione La Spezia, mentre sarebbe proseguito l afflusso di truppe e mezzi via mare.

LA PREPARAZIONE DELL'ATTACCO

L operazione non sarebbe stata facile, perchØ Malta era molto piø piccola e meglio difesa di Creta. A terra c erano 16 battaglioni, pochi carri leggeri e medi e molta artiglieria antiaerea, specialmente intorno all obiettivo degli aviolanci (gli aeroporti), che si pensava di ridurre di potenziale con attacchi dall aria e il cannoneggiamento navale, condotto anche con i pezzi da 320 mm delle corazzate Duilio e Doria (dotate, ciascuna, di 10 di questi cannoni), oltre che con il tiro di altre unità della Forza navale speciale.

I paracadutisti italiani si addestrarono con grande determinazione: i lanci sarebbero avvenuti da bassa quota, per ridurre l esposizione degli uomini al tiro da terra. Mussolini volle passare personalmente in rassegna i paracadutisti della divisione, che nel frattempo era stata spostata in Puglia. I lanci sarebbero stati effettuati dai capienti SM.82 ma anche da altri velivoli, ed era in progetto un lancio di manichini nella parte settentrionale dell isola, per distrarre le difese nemiche. Viste le capacità di carico dei velivoli dell epoca, l azione si sarebbe svolta nelle ore diurne, in piø ondate.

La mancanza di esperienza in grandi operazioni di questo tipo, che imponevano la stretta cooperazione non solo fra le tre armi italiane (Regio Esercito, Regia Marina e Regia Aeronautica) ma anche con i tedeschi (che a loro volta avrebbero impiegato, oltre ai paracadutisti, velivoli con base in Sicilia, unità terrestri e alcune piccole unità navali, oltre a quelle da sbarco), rendeva tutto piø complesso e i dubbi erano tan-

MANICHINI PER INGANNARE IL NEMICO

¨ piuttosto noto che durante i grandi lanci per il D-Day, in Normandia (notturni e dunque molto dif cili), furono utilizzati dei manichini, che toccando terra facevano scoppiare petardi, simulando il combattimento.

Invece sono in pochi a sapere che fu proprio l Italia la prima a progettare il lancio di manichini in previsione dell attacco a Malta, per distrarre l avversario dalle effettive zone di lancio. I nti lanci, previsti nella parte centro-settentrionale dell isola, sarebbero stati avvistati e avrebbero certamente creato un valido diversivo, proprio come avvenne in Normandia due anni dopo. Purtroppo non sono sopravvissuti nØ manichini nØ foto dei medesimi, poichØ si trattava di un programma top secret.

ti, anche da parte germanica. I tedeschi avrebbero dovuto provvedere a un rifornimento aggiuntivo straordinario di carburante (in particolare nafta) per la Regia Marina, che nella primavera-estate del 1942, con i depositi praticamente a secco, era stata costretta a porre in riserva alcune vecchie unità, come la corazzata Giulio Cesare.

I rifornimenti attesi, però, non giunsero e il 21 giugno 1942 le forze italotedesche, dopo appena due giorni di combattimenti, occupavano la piazzaforte di Tobruk, che l anno precedente aveva retto a ben 8 mesi di assedio, venendo rifornita dal mare. Proprio a Tobruk vennero catturati 35 mila prigionieri, veicoli e ingenti rifornimenti. A questo punto Rommel chiese rinforzi per proseguire l inseguimento dell armata britannica in Egitto e l operazione C3 venne prima sospesa, poi rimandata e infine annullata, lasciando molto delusi i paracadutisti italiani. Un gravissimo errore strategico, perchØ presto Malta avrebbe ripreso a causare gravi perdite tra i nostri convogli destinati all Africa.

Per l azione a Malta la Regia Aeronautica pensava di impiegare anche il Reggimento Loreto, composto dal 1° Battaglione Paracadutisti della Regia Aeronautica, specializzato in attacchi mirati alla conquista di aeroporti, e da un battaglione di riattatori aeroportuali, con il compito di sgom-

FUCILI ANTICARRO PER I PARACADUTISTI

Prima della Seconda guerra mondiale, la tipica arma anticarro della fanteria era rappresentata dai fucilini . Si trattava di armi a ripetizione manuale o automatica, in grado di sparare proiettili di piccolo calibro (no a 20 mm) ad alta velocità. Il Regio Esercito aveva adottato poco prima della guerra lo svizzero Solothurn 518/1100 in 20 mm, forse il modello piø potente ma comunque inef cace contro la blindatura dei carri medi e pesanti.

I tedeschi avevano invece catturato ai polacchi il fucilino Wz. 35 da 7,9 mm, con velocità iniziale di 1.250 m al secondo, pesante 9,1 kg, a ripetizione manuale. In parte li cedettero al nostro esercito, il quale li diede in dotazione ai paracadutisti, che li schierarono

UNA N[illegible]VA ARMA CONTRO [illegible] CORAZZATI
Nell'illustrazione, un fucile lanciabombe studiato dall'Esercito italiano sulla base del Mod. 91. Pensato per perforare corazze di 70 mm a 80 m di distanza, avrebbe potuto rivelarsi prezioso a Malta, ma non entrò mai in produzione.

Gli eroi di EL ALAMEIN

Nel cuore del deserto, in una battaglia
il cui nome evoca gesta degne dell epica
classica, i paracadutisti della Folgore
si coprono di gloria, destando per no
l ammirazione di Winston Churchill

UNA LINEA
BEN DIFESA
Anche usati in maniera
inadatta, cioŁ come
fanti invece che come
paracadutisti, gli
uomini della Folgore
seppero mostrare
il loro valore.

In guerra accadono cose strane. Durante il secondo conflitto mondiale, per esempio, i nostri parà non effettuarono quasi mai attacchi verticali , compito che erano stati addestrati a svolgere, eppure la storia del paracadutismo Ł piena delle loro imprese, in particolare di quelle della Divisione Folgore, paracadutisti che furono utilizzati malamente dai nostri stati maggiori. «Folgore, sinonimo di eroismo» disse, dopo la battaglia di El Alamein, il generale inglese Harold Alexander, descrivendone la straordinaria epopea.

Come in ogni epopea che si rispetti, i nostri uomini erano in inferiorità numerica, in un luogo ostile, privi di ricoveri naturali, ed equipaggati con veicoli e armi pesanti che non potevano competere con quelli inglesi. Ma seppero ugualmente scrivere pagine eroiche, ricordate ancora oggi con ammirazione.

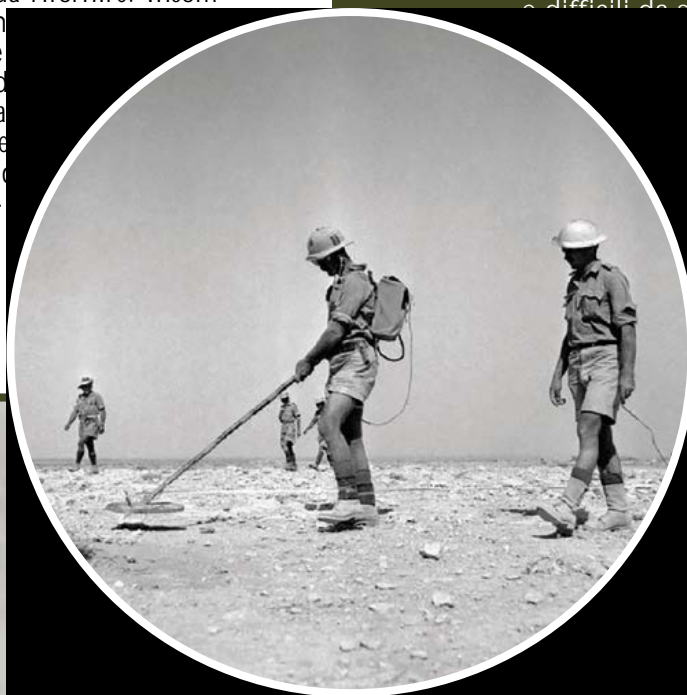
Con l obiettivo di marciare sull Egitto, italiani e tedeschi mandarono rinforzi sul fronte di El Alamein, in pieno deserto egiziano. Tra questi la Divisione Folgore, comandata dal generale Enrico Frattini (1891-1980), che nell estate del 1942 fu inviato in Africa del Nord sull onda della stupefacente avanzata del generale tedesco Erwin Rommel. Sul posto furono mandati anche quattro battaglioni di paracadutisti germanici della Brigata Ramcke. Queste unità avrebbero avuto un impiego certamente piø adeguato se fossero state lanciate dietro le linee nemiche, dove avrebbero potuto scompaginare lo schieramento avversario. Invece, contro ogni logica e tattica militare, vennero utilizzate come fanteria d assalto, proprio come i tedeschi stavano facendo già da tempo sul fronte orientale. Del resto, a quel punto, gli attacchi aviolanciati non erano nemmeno ipotizzabili, poichØ il completo dominio dei cieli era da tempo nelle mani del nemico. Così come era un controsenso utilizzare i paracadutisti su un terreno completamente desertico e quindi del tutto privo di appigli tattici. Si trattava infatti di unità leggere, senza una componente logistica significativa e con un artiglieria ridotta ai minimi termini, soprattutto nella componente anticarro: un limite, questo, che i paracadutisti tedeschi avevano sperimentato a loro spese un anno prima a Creta, quando avevano dovuto affrontare i tank britannici.

Comunque fosse, queste unità aviotrasportate, sia italiane che tedesche, arrivarono in quegli spazi immensi quasi del

UN DESERTO DI MINE
Un camion passa indenne accanto al luogo dell'esplosione di una mina. Durante il con itto, il deserto fra l Egitto e la Libia si trasformò in uno sterminato campo minato, che spesso faceva piø vittime degli scontri.

tutto prive di mezzi di locomozione e con difficoltà logistiche evidenti. La Folgore iniziò ad affluire sulla linea del fronte alla fine di luglio del 1942, proveniente dalla Libia, dove aveva lasciato i paracadute che non le sarebbero serviti. La divisione fu inserita all interno del XX Corpo d Armata con il nome fittizio di 185“ Divisione Cacciatori d Africa, e venne dislocata nella parte meridionale del fronte: la piø lontana dal mare e dalla strada costiera, e di conseguenza la piø difficile da raggiungere e da rifornire. Insomma, un unità munita soltanto di arm
pochissimi pezzi leggeri anticarro, e
priva di veicoli nel bel mezzo del d
Ma la Folgore non stette a farsi doma
i suoi uomini iniziarono a migliorare
loro attestamento scavando trincee ec
effettuarono pattugliamenti notturni, mentre il Genio Paracadutisti posò estesi campi minati, che erano un ottima difesa in quello scenario. PoichØ anche pale e mine scarseg- ″

I “GIARDINI DEL DIAVOLO”

L Africa settentrionale fu il primo scenario di guerra in cui venne fatto un utilizzo massiccio di mine, facili da nascondere sotto la sabbia
e difficili da scoprire anche poco
a, creando i
tti giardini del
lo . Principalmente
attava di mine
ticarro, a
ressione, come le
efficaci Tellermine
tedesche e le
Mk2 britanniche.
Quelle italiane,
come le lunghe
32, erano meno
unzionali. Intorno
e mine anticarro,
volte anche fra di
si posavano mine
, a pressione e a
e la V1 italiana o
ostosa S tedesca,
che quando veniva calpestata o quando uno dei fili d inciampo andava in trazione era scagliata in alto, esplodendo e disseminando tutto intorno piccole ma micidiali biglie d acciaio.

I britannici utilizzavano cercamine (nel tondo) in grado di rilevare la massa metallica degli ordigni dell epoca, che alteravano un campo magnetico indotto. Si poteva anche sondare la sabbia con la baionetta, avendo però cura di spingere piano e in modo inclinato, perchØ se le mine anticarro si attivavano a una pressione di oltre 100 kg, quelle antiuomo erano molto piø sensibili. La bonifica era un lavoro particolarmente difficile, poichØ si sminava soprattutto durante le ore notturne.

CACCIATORI DI CARRI ARMATI

I cacciatori di carri, militari speci camente addestrati alla lotta controcarro individuale, sfruttavano il fatto che i mezzi dell epoca fossero lenti e avessero angoli morti all osservazione. Il cacciatore se ne stava rintanato in una buca individuale, no a quando non ne balzava fuori per piazzare una carica esplosiva sul mezzo nemico o tirare una bottiglia incendiaria da distanza ravvicinata. Si trattava di una tattica che richiedeva coraggio e sangue freddo, perchØ si poteva nire sotto il tiro dei carri vicini o delle fanterie al seguito. Fu proprio in questo modo che gli uomini della Folgore, a El Alamein, misero fuori combattimento diversi mezzi corazzati avversari, a volte dopo essersi scontrati con la fanteria nemica al seguito dei carri.

giavano, i nostri parà dovettero recuperare ordigni inglesi.

Che le condizioni erano estreme fu chiaro n da subito: caldo, fame, sete, cibo di cattiva qualità e dissenteria agellavano le truppe. I paracadutisti, però, resistettero a tutto, rendendo estremamente di cile agli inglesi individuare i campi minati. Ma se gli italiani se la passavano male, ai tedeschi non andava meglio: anche la Brigata Ramcke (così chiamata dal nome del suo comandante) era a corto di veicoli e di armi pesanti.

Tuttavia, alla fine di agosto l Asse effettuò un offensiva, la battaglia di Alam Halfa (nota anche come Seconda battaglia di El Alamein), che si infranse contro le robuste difese nemiche. A settembre, italiani e tedeschi capirono dal gran movimento di truppe e di mezzi che l 8" Armata britannica stava preparando qualcosa di grosso. Arrivavano mezzi di ogni sorta, inclusi piø di 200 nuovissimi carri armati M4 Sherman, oltre a numerosi pezzi d artiglieria e aerei di fabbricazione americana. Anche sul teatro africano, come in tutta l Europa, la poderosa macchina industriale degli Stati Uniti garantiva agli Alleati una superiorità schiacciante: mentre si rifornivano gli inglesi in Egitto, si equipaggiavano le forze

per lo sbarco in Nord Africa e contestualmente si mandava in Unione Sovietica ogni sorta di equipaggiamento pesante.

Lo schieramento italotedesco, intanto, vedeva le sue unità di fanteria schierate in prima linea e sistemate in una serie di capisaldi con la presenza di estesi campi minati. Ciascuno era caratterizzato da tratti di trincea e da una serie di buche: semplici scavi disseminati e dispersi, talvolta rinforzati da reticolati.

Al centro dei capisaldi, che potevano difendersi a 360 gradi, c erano le armi anticarro, e in seconda schiera le divisioni corazzate e blindate, sia italiane che tedesche, pronte a muoversi in caso di un eventuale contrattacco. Questo nonostante i nostri carri M14 fossero tecnicamente inferiori a quelli che dovevano fronteggiare (perchØ meno corazzati, con armamento meno potente e piø leggeri). Nello schieramento le unità italiane e tedesche si alternavano, perchØ era risaputo che quelle del Regio Esercito erano logisticamente piø deboli. Per gli italiani il punto critico era l armamento anticarro: tutti i reparti, inclusi i paracadutisti, disponevano soltanto dei piccoli cannoni anticarro da 47/32 mm, dotati di granate esplosive e di proiettili perforanti a energia cinetica, penalizzati dal fatto che la velocità massima alla bocca dell arma era di appena 630 m al secondo. Si tentò di mettere a punto un proiettile controcarro a carica cava, ma il diametro era ridotto e la resa scarsa.

LA TERZA BATTAGLIA DI EL ALAMEIN

Lo ensiva alleata (nota come Terza battaglia di El Alamein) iniziò qualche minuto dopo le 20 del 23 ottobre: la massa d urto era di 195 mila uomini appoggiati da 2.311 pezzi d artiglieria e circa 1.000 mezzi corazzati, a cui si opponevano le forze dell Asse: 104 mila uomini, 489 mezzi corazzati e 1.219 pezzi d artiglieria. Anche nell aria il vantaggio era a favore degli Alleati, e inoltre i carri americani e inglesi erano superiori a quelli italiani, così come l artiglieria. Considerando la mancanza di appigli tattici, lo scontro era già deciso in partenza, visto il lunghissimo percorso che dovevano compiere i rifornimenti dell Asse.

La Folgore schierava circa 5.000 paracadutisti, molti dei quali prostrati da febbri amebiche e spossati da quattro mesi di vita e lotta in condizioni disperate, per giunta a difesa di postazioni molto esposte ai mezzi corazzati. La protezione principale era data dai campi minati, i cosiddetti giardini ″

LA CAVALLERIA DELLE DUNE
Un gruppo di carri armati Ansaldo M14/41 avanza nel deserto. Erano dotati di un cannone da 47/32 mm mod. 9 con 87 colpi e di 4 mitragliatrici Breda cal. 8 da 2.592 colpi, due montate in torretta e due in casamatta.

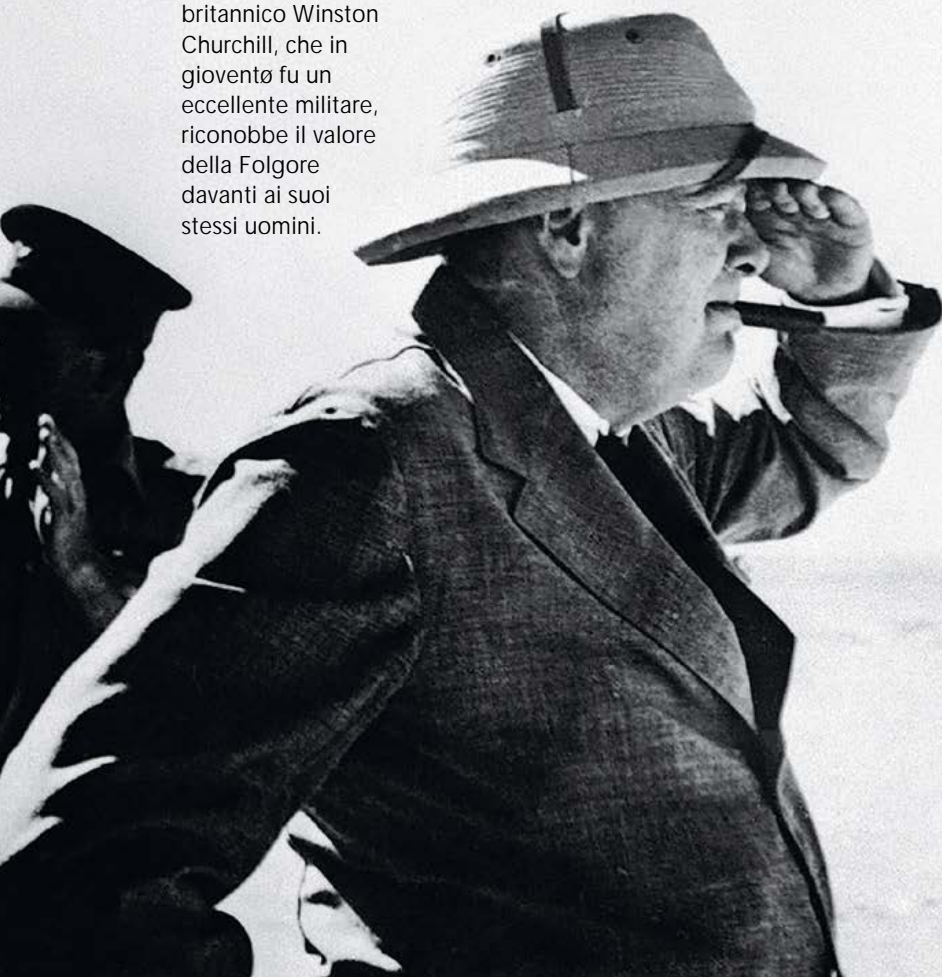
del diavolo , che erano stati posati in gran numero, ricorrendo anche al sistematico recupero delle mine nazionali e di quelle del nemico, posate magari in Cirenaica. In questa attività furono particolarmente attivi l 8° Battaglione Genio Paracadutisti e la Compagnia del Genio Minatori.

Ogni reggimento disponeva di pezzi da 47/32 mm, ma la loro efficacia contro i corazzati avversari era decisamente ridotta anche alle distanze minori, vista la poderosa protezione anteriore di carri come gli statunitensi M4 Sherman.

ATTACCO NELLA NOTTE

La sera del 23 ottobre, improvvisamente un ininterrotta lingua di fuoco si sprigionò su tutti i 60 km della linea del fronte di El Alamein. Il cannoneggiamento, pesantissimo, durò un ora e 25 minuti, subito seguito dalle granate fumogene necessarie a facilitare il lavoro dei genieri impegnati a disattivare le mine, dopodichØ il cannoneggiamento riprese fino all alba successiva. A questo punto fu la volta del vero attacco, al quale gli uomini della Folgore resistettero con valore e abnegazione, utilizzando contro i mezzi corazzati tutto

CORAGGIO SOVRUMANO
Una cartolina che ricorda e celebra l indomito coraggio dimostrato, anche nelle occasioni piø terribili, dagli eroici paracadutisti della Folgore, scon tti ma non vinti.

L’ONORE DELLE ARMI
Il primo ministro britannico Winston Churchill, che in gioventø fu un eccellente militare, riconobbe il valore della Folgore davanti ai suoi stessi uomini.

“DoBBiamo davvero inchinarci davanti ai resti di quelli che furono i leoni della Folgore.”

WINSTON CHURCHILL, 1942

ciò di cui potevano disporre: cariche esplosive, mine anticarro e persino bottiglie incendiarie. I britannici schierarono contro la Folgore la 7“ Divisione Corazzata: i famosi Desert Rats, i Topi del deserto , veterani della guerra in Africa, ben dotati di armi pesanti e appoggiati da altre unità. Al momento dell attacco la Folgore era attestata sui rilievi di Deir Alinda a Deir el Munassib, a Quota 105, fino a Qaret el Himeimat, ai margini della grande depressione di Qattara, che era assolutamente impraticabile per qualsiasi tipo di veicolo e rappresentava il margine meridionale del fronte.

Gli attacchi si protrassero inutilmente fino al 29 ottobre, poichØ la Folgore (cui nel frattempo si erano aggiunti il 31° Battaglione del Genio Guastatori del maggiore Paolo Caccia Dominioni, alcuni battaglioni della Divisione Pavia e quattro gruppi di artiglieria che contribuirono a fermare i mezzi avversari) resistette con coraggio e profonda determinazione: «A sud non si passa!» urlavano i nostri parà.

Per giorni gli inglesi attaccarono i paracadutisti ma tutte le volte ne furono respinti, lasciando sul terreno uomini e decine di carri armati. Inizialmente provarono ad aprire dei varchi nei campi minati, attraverso i quali far passare i mezzi corazzati. Si trattava di un lavoro delicato, svolto in ore notturne, mentre l artiglieria impegnava i difensori. I paracadutisti erano all erta e scoppiarono combattimenti furibondi. I capisaldi erano circondati da mine, e vi si poteva penetrare solo tramite alcuni varchi, difficili da individuare.

LA FOLGORE NON CEDE

Gli episodi di eroismo, sia tra gli ufficiali che tra i soldati, furono innumerevoli, anche con scontri all arma bianca, che sono stati ben descritti in resoconti, cronache, libri, articoli e film. In quattro giorni di combattimenti, la Folgore sparò contro il nemico 4.000 proiettili e gli inglesi ne riversarono su di noi oltre un milione. Vista l assoluta impossibilità di sfondare dalla parte difesa dagli italiani, il generale Bernard Montgomery decise di spostare il grosso dell armata piø a nord, mantenendo però il cannoneggiamento contro i nostri paracadutisti. Il nemico riuscì a sfondare proprio a nord e la notte del 3 novembre ai parà italiani fu ordinato di ripiegare di 15 km. Una manovra pressochØ disperata, a piedi e con i "

I BERSAGLIERI LASCIANO IL SEGNO
La lapide posta il 1” luglio 1942 dai bersaglieri del 7” Reggimento, su un cippo della strada litoranea che conduce ad Alessandria d Egitto. Indica il punto di massima avanzata del nostro esercito.

UN SACRARIO PER GLI EROI ITALIANI

In Egitto, al km 120 della strada che unisce Alessandria e Marsa Matruh, sorge il sacrario militare italiano di El Alamein, che dista circa 14 km dalla città. Fu costruito dal governo italiano tra il 1954 e il 1958 in memoria dei caduti nelle battaglie di El Alamein del 1942. Il progetto e la realizzazione furono affidati a Paolo Caccia Dominioni, ingegnere di nobile famiglia lombarda che si era trasferito in Egitto già nel 1924, avviando una propria attività di progettista. A El Alamein, Caccia Dominioni era stato anche comandante del 31” Battaglione Guastatori del Genio.

Il sacrario Ł composto da una torre ottagonale alta circa 30 m, leggermente rastremata verso l alto. Alla base si trova una galleria semicircolare, illuminata da cinque grandi   nestre che guardano verso il mar Mediterraneo, al centro della quale Ł posto un altare. Ai lati est e ovest della galleria si trovano due padiglioni, in cui sono custoditi i resti di circa 5.200 soldati italiani caduti in battaglia e ritrovati in vari cimiteri del deserto circostante. I loculi che ne contengono le spoglie riportano il nome e il grado del caduto, oppure la semplice scritta   ignoto   nel caso in cui sia stato impossibile ricostruirne l identità: circa la metà dei militari sepolti Ł ignota.

All interno del sacrario si trova anche un busto che ricorda il colonnello Caccia Dominioni, ideatore del progetto. A breve distanza sorge il cimitero degli ascari libici, con i resti di 232 caduti e una moschea.

FRA SABBIE NON PIV DESERTE SONO QVI DI PRESIDIO PER L'ETERNITÀ I RAGAZZI DELLA
FOLGORE
FIOR FIORE DI VN POPOLO E DI VN ESERCITO IN ARMI — CADVTI PER VNA IDEA, SENZA RIMPIANTI, ONORATI DAL RICORDO DELLO STESSO NEMICO, ESSI ADDITANO AGLI ITALIANI NELLA BVONA E NELL'AVVERSA FORTVNA IL CAMMINO DELL'ONORE E DELLA GLORIA — — — — —
VIANDANTE ARRESTATI E RIVERISCI — — —
DIO DEGLI ESERCITI ACCOGLI GLI SPIRITI DI QVESTI RAGAZZI IN QVELL'ANGOLO DEL CIELO CHE RISERBI AI MARTIRI E AGLI EROI — —
PAROLE DESTINATE AL CIMITERO DEL KM. 42 – SCRITTE DAL TEN. COL. PARACAD. ALBERTO BECHI LVSERNA MEDAGLIA D'ORO, CADVTO PER LA PATRIA

IL CAPOLAVORO DI CACCIA DOMINIONI
Il sacrario progettato da Paolo Caccia Dominioni, comandante del 31” Battaglione Guastatori del Genio impiegato sul fronte di El Alamein nel 1942. Sorge nel luogo in cui, dal 1943, si trovava il nostro cimitero di guerra. In esso sono custoditi i resti di circa 5.200 soldati italiani caduti nelle battaglie di El Alamein. Circa la metà dei loculi ospita le spoglie di militari rimasti ignoti.

UNA BASE PER LA MEMORIA
La base di Quota 33. Ricorda il punto in cui, il 10 luglio 1942, il nostro 52” Gruppo Cannoni fu attaccato e distrutto dai soldati australiani dell 8“ Armata.

pezzi di artiglieria da 47 mm da trasportare a braccia: una procedura prevista durante le operazioni aviotrasportate, ma alquanto disagevole in un vasto deserto infuocato, dovendosi portare al seguito anche i pochi proiettili rimasti.

All alba del 4 novembre gli Alleati proposero la resa, sdegnosamente rifiutata dai parà al grido di Folgore! . Ma se il valore non veniva mai meno, mancavano cibo, acqua e munizioni, e la situazione della logistica era ormai disperata. A peggiorare le cose, non c erano piø le precedenti postazioni difensive. Gli uomini scavarono trincee con pugnali rudimentali e il 4 novembre, benchØ il cerchio si fosse chiuso intorno agli italiani, riuscirono ancora una volta a respingere il nemico. Esausti, senza munizioni nØ acqua, i nostri soldati si prepararono comunque all estrema resistenza.

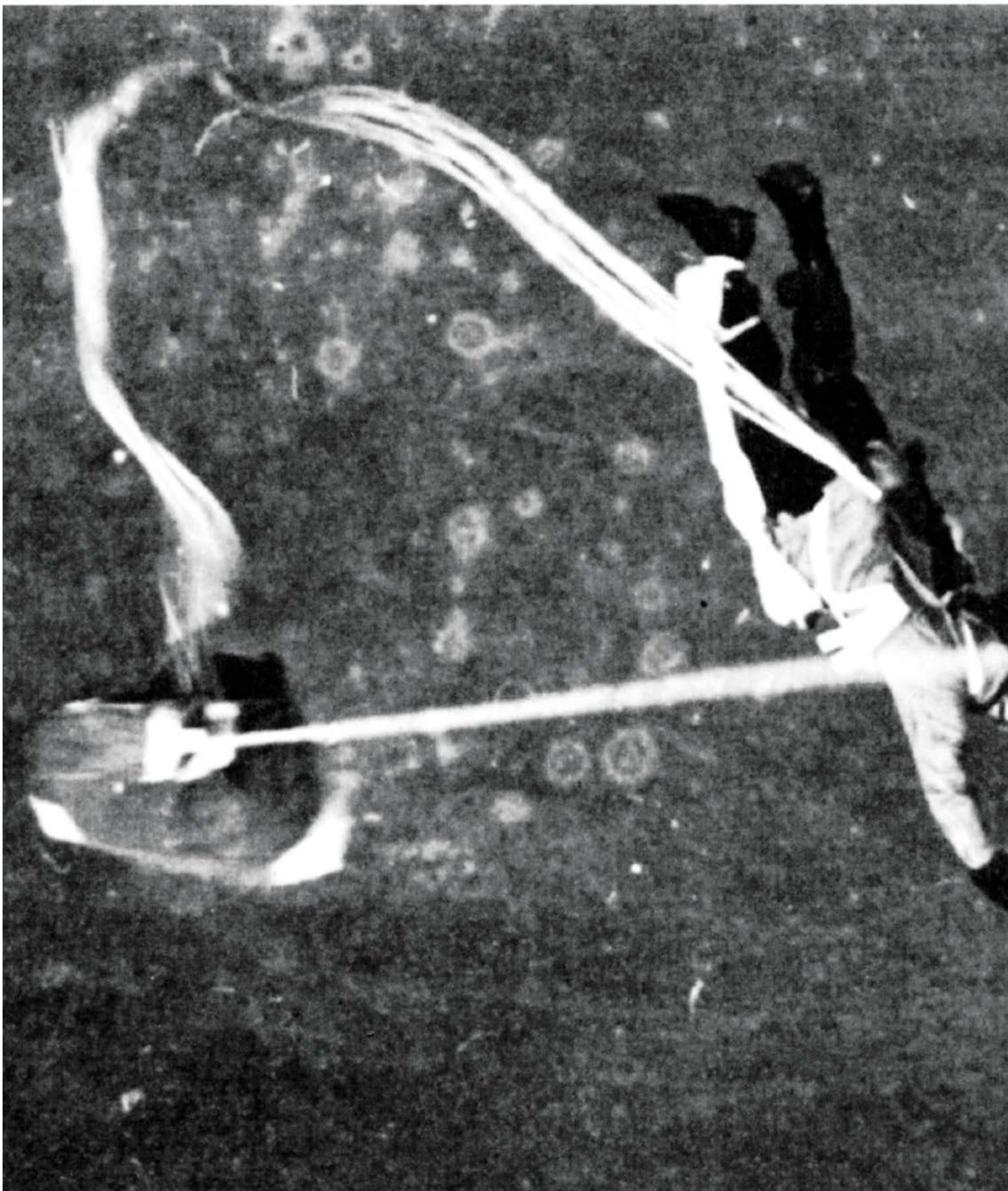
Il 6 novembre, gli inglesi attaccarono con mezzi notevoli i folgorini , ormai praticamente disarmati, che non poterono rispondere al fuoco: 2.000 italiani vennero presi prigionieri per questa ragione e l ultima a cedere fu una retroguardia di altri 300 paracadutisti. I britannici chiesero di nuovo la resa con gli altoparlanti, ma i parà si schierarono, incuranti del nemico, mentre l ufficiale presentava la truppa al comandante: «Presenti 32 ufficiali e 272 paracadutisti«. La Folgore entrava nella leggenda. Alcuni reparti che erano riusciti a sganciarsi dal nemico resistettero fino all 11 novembre, rifiutando le proposte di resa e l onore delle armi promesso dagli inglesi.

Per l eroico coraggio dimostrato nella battaglia di El Alamein, la Folgore ottenne un numero altissimo di decorazioni: ben 16 Medaglie d oro individuali, oltre a quelle assegnate ai reparti che vi presero parte. Il primo ministro inglese Winston Churchill, sempre icastico, riassunse lo scontro con una frase destinata a entrare nella Storia: «Tutto ciò non può essere considerato come la fine; potrebbe essere il principio della fine, ma Ł certamente la fine del principio». Q

PARÀ TEDESCHI A EL ALAMEIN

Meno conosciute di quelle italiane sono le vicende dei quattro battaglioni di paracadutisti tedeschi, raggruppati nella Brigata Ramcke. Avrebbero dovuto lanciarsi su Malta, e invece si ritrovarono tra le sabbie del deserto. Si batterono con grande coraggio, ma anche loro, come gli uomini della Folgore, non erano stati addestrati per quel tipo di scenario.

Non disponevano di armi anticarro adeguate e non avevano un reparto logistico, poiché l’arrivo dei rifornimenti era previsto per via aerea. Tuttavia, ebbero in dotazione alcuni automezzi. I parà tedeschi resistettero eroicamente nel settore centrale del fronte ma poi, quando la situazione era ormai compromessa per lo sfondamento nella parte nord, ebbero ordine di ripiegare. Montarono sugli autocarri e si diressero a ovest, con una rotta nel deserto che, sfuggendo anche ai blindati avversari, permise a una parte di essi di raggiungere i reparti in ritirata sulla strada costiera.

UN MAUSOLEO FEDERICIANO
Il monumento costruito dai tedeschi a Tell el Eisa, per ricordare i 4.200 caduti germanici. La sua struttura ricorda Castel del Monte, il maniero di Federico II.

Divisione NEMBO

Nata da una costola della Folgore, la Nembo, mobile e ben addestrata, si scontra con i partigiani sloveni e contrasta l'avanzata alleata in Calabria e Sicilia. Il caos dell'8 settembre la travolge, così come accade alla neonata Divisione Cicl

Proprio mentre la Divisione Folgore a rontava il suo destino tra le sabbie di El Alamein, veniva istituita una seconda divisione di paracadutisti del Regio Esercito, la Nembo, che aveva come nucleo fondante il 185° Reggimento Paracadutisti, già in forza proprio alla Folgore. Era il novembre del 1942 e la Scuola paracadutisti di Viterbo, che stava prendendo il posto di quella di Tarquinia, lavorava a pieno ritmo. Oltre al preesistente 185°, furono istituiti il 183° e il 184° Reggimento Paracadutisti, oltre al 184° Reggimento Artiglieria Paracadutisti, per un totale di oltre 10 mila uomini, comandati dal generale Ercole Ronco.

La Nembo costituiva una formazione altamente addestrata oltre che molto mobile, destinata a contrastare eventuali future operazioni anfibie alleate. La soluzione piø logica sarebbe stata quella di tenerla come riserva strategica, per esempio nell area di Roma, pronta a decollare verso le zone attaccate, come fecero i tedeschi con la loro 1ª Divisione Paracadutisti, tempestivamente inviata nella piana di Catania dalla Provenza, aviotrasportata e in parte anche aviolanciata. Invece, incomprensibilmente, si decise di smembrare l unità, probabilmente (ma questo fu chiaro solo in seguito) per allontanare dalle aree del Centro Italia formazioni potenzialmente di ostacolo in vista del cambio di regime che sarebbe stato messo in atto l 8 settembre 1943.

Il 185° Reggimento fu impegnato a Gorizia, dove mise in seria difficoltà i partigiani sloveni con innovative forme di lotta, piø dinamiche e meno passive. I paracadutisti organizzarono pattugliamenti molto ag- ...vi, che sorpresero le forze ...giane. Erano tutti arma- ... MAB, per cui potevano ...e una forte potenza di ...o. Gli sloveni rimasero ...presi da queste nuove tat- ...he, perchØ in precedenza ... truppe italiane si erano ...mitate a un presidio stati- ...o, portando avanti grandi ... lenti rastrellamenti (noti ...i partigiani in anticipo) ...con risultati decisamen- ...e modesti. Questa volta, ...nvece, furono organizza- ...te pattuglie e imboscate ...notturne nelle zone in ...cui la presenza di bande ...era piø consistente.

Il 183° e il 184° Reggi- ...ento Paracadutisti ini- ...lmente furono inviati ...ardegna, e in seguito in ...ia e Sicilia, per contrasta- ...ata degli Alleati. In Sardegna si installò anche il comando di divisione, agli ordini del generale Ronco. Inoltre, sull isola vennero organizzati gruppi tattici, imperniati ciascuno su un battaglione di paracadutisti, a cui si aggiungevano altre componenti, dai carri leggeri L6 a compagnie di ciclisti.

Ben diverso e molto piø attinente al moderno campo di battaglia fu l impiego dei paracadutisti tedeschi, quando "

POSIZIONE A "X"
Un paracadutista in esercitazione si lancia assumendo la classica posizione con braccia e gambe allargate, per frenare la caduta. La fune di vincolo estrae la velatura.

giunse la notizia dello sbarco in Sicilia. L impiego di unità di parà come normali unità di fanteria, seppur scelte, riproponeva invece il solito errore. In Sicilia i paracadutisti dovettero affrontare anche un altro nemico insidioso: la malaria, che in quella regione ancora infestava alcune zone costiere.

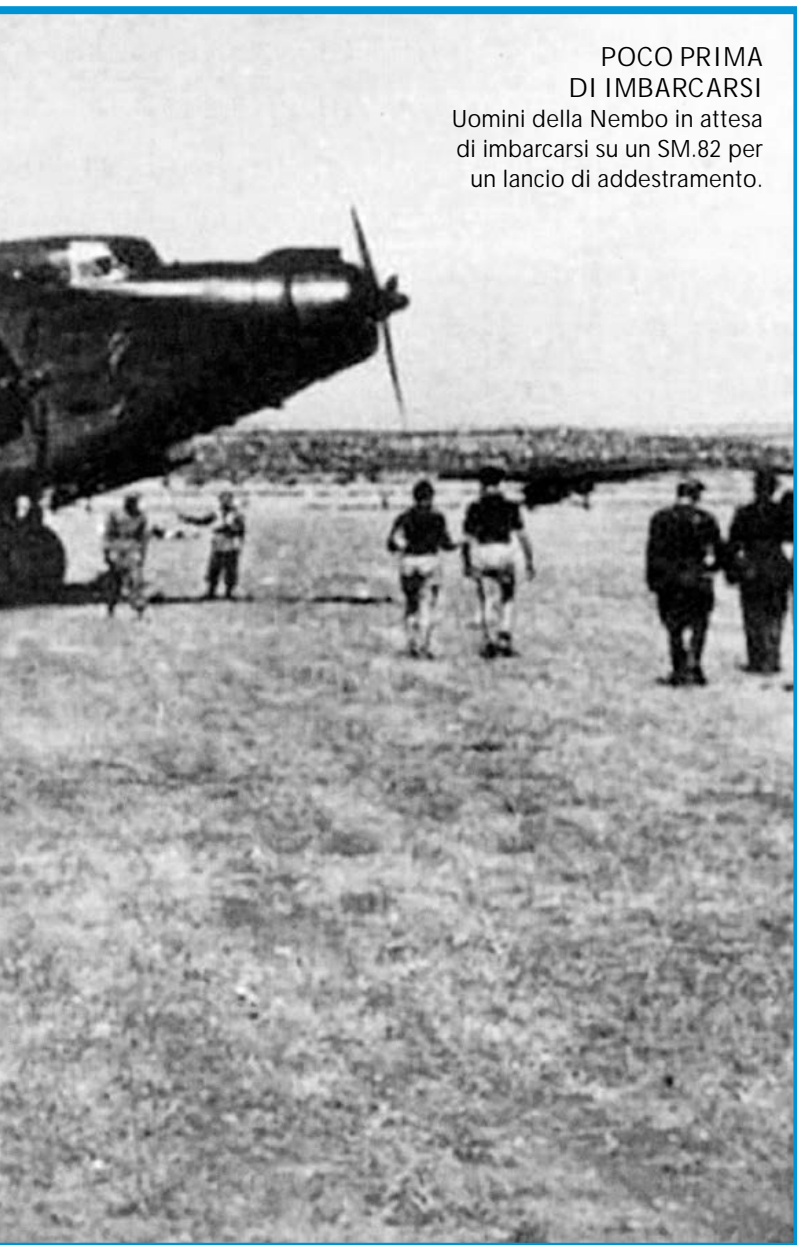
Tra il 3 e l 8 settembre 1943, in Calabria, i parà affrontarono sull Aspromonte le truppe canadesi appena sbarcate, continuando a combattere strenuamente senza sapere che a Cassibile, il giorno 3, era stata firmata la resa. Dopo l armistizio, all interno della Nembo esplosero violenti contrasti tra elementi fedeli al re e altri che rifiutarono di accettare il cambio di alleanze. Tra le unità dislocate in Sardegna si verificarono numerosi episodi di disobbedienza, sedati con grande difficoltà. Il piø grave fu la diserzione del 12° Battaglione e di parte del 10°, che con una compagnia controcarro e una compagnia mortai si unirono alle truppe tedesche, seguendole prima in Corsica e poi sul continente. Anche le

I PARACADUTISTI DIVENTANO FANTI

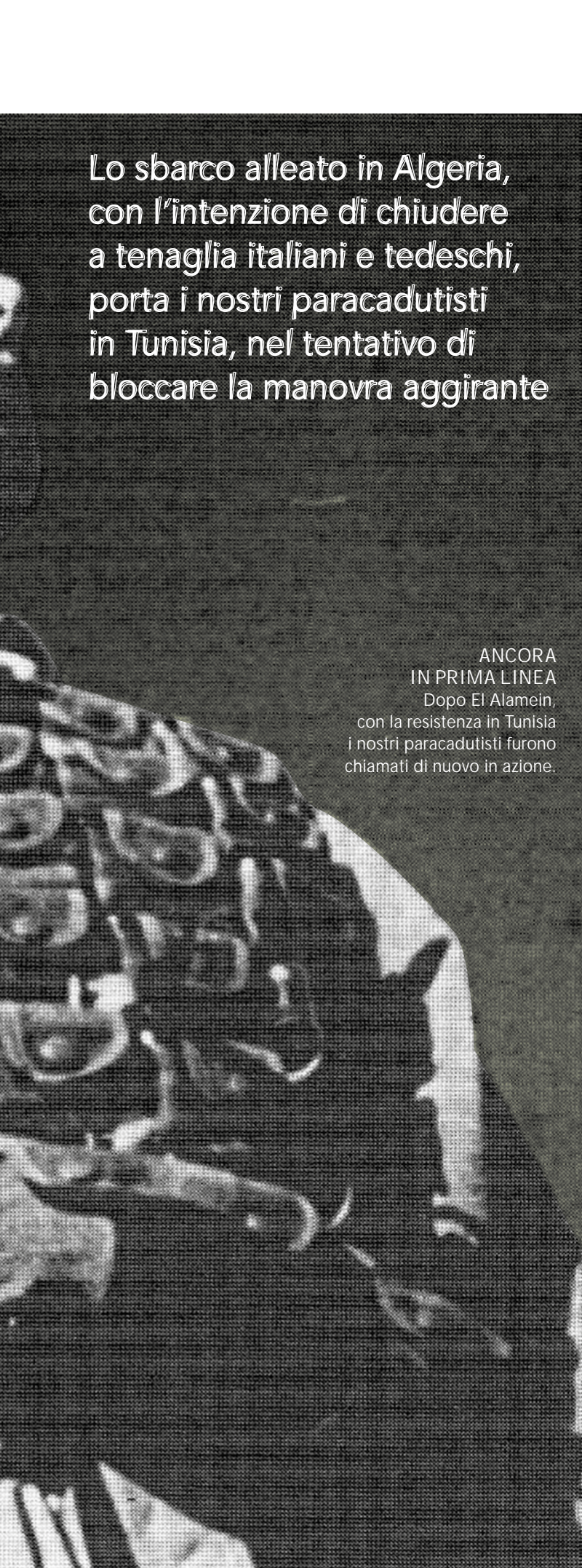
Il trattato di pace seguito alla Seconda guerra mondiale impediva all Italia di avere truppe aviolanciabili all interno dell Esercito. Il Reggimento Paracadutisti Nembo venne quindi trasformato nel 183” Reggimento Fanteria Nembo, inquadrato nella Divisione Fanteria Motorizzata Folgore.

Nel 1991, il 183” Battaglione Fanteria Nembo fu sciolto e la sua bandiera di guerra assegnata al 183” Battaglione Paracadutisti Nembo, nalmente ricostituito, che fu inquadrato nella Brigata Paracadutisti Folgore. Il 23 aprile 1993, il battaglione Ł stato in ne elevato al rango di reggimento, assumendo l attuale denominazione di 183” Reggimento Paracadutisti Nembo, che ha come motto: E per rincalzo il cuore .

unità della divisione schierate in Calabria si resero protagoniste di disordini e sbandamenti. Le unità della Nembo rimaste fedeli al governo regio, invece, entrarono a fare parte dell Esercito Cobelligerante Italiano.

Nel frattempo, a Viterbo era stata costituita anche una terza divisione di paracadutisti, molto poco conosciuta e ancora in fase di formazione: la Ciclone, di cui si stavano approntando i primi quattro battaglioni (17°, 18°, 19° e 20° Battaglione Paracadutisti) e il 1° Gruppo Artiglieria Paracadutisti. Al momento dell armistizio la Ciclone era schierata sui passi appenninici tra Bologna e Firenze (passi della Futa e del Giogo), ma il caos seguito all 8 settembre e la mancanza di disposizioni precise vanificò ogni resistenza. Dopo alcuni giorni di piccoli scontri e scaramucce con i tedeschi, giunse l ordine di smettere di resistere: oltre la metà dei paracadutisti della Ciclone rimase fedele all alleata Germania, formando il Raggruppamento Volontari Paracadutisti Italiani. Q

POCO PRIMA DI IMBARCARSI
Uomini della Nembo in attesa di imbarcarsi su un SM.82 per un lancio di addestramento.

DOPO L'8 SETTEMBRE

Gli uomini della Nembo rimasti fedeli al governo regio guidato da Badoglio entrarono a fare parte dell'Esercito Cobelligerante Italiano. Il 185º Reparto Autonomo Arditi Paracadutisti Nembo, incluso nel Primo Raggruppamento Motorizzato, fu la prima unità dell'Esercito Cobelligerante a combattere contro i tedeschi, comportandosi egregiamente negli scontri di Monte Marrone (marzo 1944), vicino a Cassino.

Nell'aprile del 1944 la parte della Nembo rimasta in Sardegna tornava sul continente e veniva inviata in zona di operazioni sulla linea Gustav, prendendo parte ad azioni di guerra a Chieti, Abbadia di Fiastra, Filottrano e Montecarotto, nelle Marche.

Il secondo fronte AFRICANO

Lo sbarco alleato in Algeria, con l'intenzione di chiudere a tenaglia italiani e tedeschi, porta i nostri paracadutisti in Tunisia, nel tentativo di bloccare la manovra aggirante

ANCORA IN PRIMA LINEA
Dopo El Alamein, con la resistenza in Tunisia i nostri paracadutisti furono chiamati di nuovo in azione.

Mentre si svolgevano le fasi nali della drammatica battaglia di El Alamein, l 8 novembre 1942 gli Alleati lanciarono l operazione Torcia , ovvero lo sbarco di truppe alleate nelle colonie francesi di Marocco e Algeria, con l intento di puntare verso la Tunisia e prendere alle spalle le forze dell Asse in Africa settentrionale. La sorpresa per i tedeschi e gli italiani fu totale, così come la mancanza di un adeguata risposta navale, limitata all invio di alcuni sommergibili. Era proprio in queste circostanze che sarebbe stato importantissimo poter disporre di paracadutisti in riserva strategica da aviolanciare subito in Africa, in modo da contrastare da ovest l o ensiva alleata. Invece non c era nessuna unità pronta a reagire in tempi brevi, nonostante la disponibilità di un buon numero di velivoli da trasporto. Il rischio era che le forze sbarcate in Marocco e Algeria, poco contrastate dai reparti francesi del governo di Vichy, giungessero a Biserta (una grande base navale) e a Tunisi. In questo caso, vista anche la presenza di forze aeronavali a Malta, i rifornimenti con la Libia sarebbero diventati praticamente impossibili.

In sostanza, i servizi segreti tedeschi e italiani non si accorsero che si stava preparando una grande operazione aeronavale e che si lavorava alacremente perchØ le truppe francesi che presidiavano quei territori non opponessero una concreta resistenza. Fra l altro l Algeria aveva una morfologia che si prestava molto meglio alla difesa rispetto ai territori di Libia ed Egitto, dove il deserto poteva arrivare quasi no alla costa.

LAsse era impreparato a questa mossa e a stento riuscì a prendere il controllo di Tunisi e Biserta. Uno dei pochi reparti immediatamente disponibili era il 1° Battaglione Paracadutisti della Regia Aeronautica, circa 300 uomini che vennero subito trasferiti da Arezzo in Tunisia (non aviotrasportati, ma con un lungo viaggio in treno no a Trapani e poi imbarcati su piccoli mercantili) insieme con i Pionieri Paracadutisti tedeschi, che stabilirono una provvidenziale prima linea difensiva a Djebel Abiod, ra orzata poi dal 5° Reggimento Paracadutisti tedesco, da unità del Reggimento San Marco della Regia Marina e da altri reparti, che consentirono all Asse di mantenere una testa di ponte in Africa no al maggio successivo, prolungando la resistenza all avanzata nemica.

Il 13 novembre, i paracadutisti del 3° Battaglione britannico occuparono lo strategico aeroporto di Bona, procedendo con l avanzata verso oriente, dopo aver preso la città. Le forze motorizzate e corazzate passarono il con ne con la Tunisia e sembravano in grado di occupare Biserta e Tunisi, dal momento che la risposta strategica dell Asse era lenta e debole.

I paracadutisti del 1° Battaglione della Regia Aeronautica, al comando del maggiore Edvino Dalmas (che non vanno confusi con gli Arditi Distruttori della Regia Aeronautica, reparto formato successivamente e impegnato in azioni di sabotaggio), erano invece destinati a occupare gli aeroporti. Molto ben addestrati, benchØ disponessero soltanto di armi leggere riuscirono a bloccare l avanzata avversaria, condotta con abbondanza di mezzi corazzati e artiglieria. Questo in un momento particolarmente delicato e sostenendo scontri violenti con l appoggio di pochi mezzi corazzati tedeschi, prima diretti in Egitto e poi dirottati d urgenza in Tunisia. Nei combattimenti di Djebel el Abiod Dalmas rimase gravemente ferito e fu rimpatriato. Il piccolo gruppo di paracadutisti italiani e tedeschi dovette allora ripiegare verso Biserta, perchØ rischiava l accerchiamento, ma la difesa diede il tempo di far giungere i rinforzi, che permisero di stabilizzare la linea difensiva prima che fosse troppo tardi. ″

LA DIVISIONE AVIOTRASPORTABILE LA SPEZIA

Fra le grandi unità pronte per l azione su Malta, una delle meno conosciute Ł l 80“ Divisione di Fanteria La Spezia. Creata a Pisa nel novembre del 1941, nel giugno dell anno successivo iniziò l addestramento per diventare aviotrasportabile, cioŁ per essere trasferita con velivoli da trasporto. Oltre al 125° e al 126° Reggimento di Fanteria, disponeva dell 80° Reggimento di Artiglieria, munito di piccoli pezzi da 65/17 mm e di due batterie da 20 mm. I pezzi, come si vede nella foto, erano rimorchiati da veicoli a tre ruote Moto Guzzi TriAlce.

L idea era quella di trasformare la divisione in unità trasportabile con alianti, ma per mancanza di questo tipo di velivoli (DFS 230 e Gotha Go.242, ordinati in Germania) l addestramento non potØ mai iniziare. L unità fu trasferita d urgenza in Libia nell ottobre del 1942, dove si trovò in dif coltà per l assenza di pezzi d artiglieria di medio calibro e mezzi di trasporto. Passò poi in Tunisia, dove sostenne vari combattimenti, no alla resa della 1“ Armata del generale Messe nel maggio del 1943.

La reazione dei tedeschi era stata piø rapida di quella italiana, benchØ molte delle forze fossero duramente impegnate sul fronte orientale e a El Alamein. Berlino stava costituendo nuove unità e, giustamente, prevedeva per loro un ruolo di riserva strategica, a elevata mobilità. L Asse avrebbe dovuto preparare una riserva strategica comune, inserendovi proprio le unità di paracadutisti, pronte a intervenire. E allo sbarco alleato intorno ad Algeri avrebbe dovuto rispondere occupando Bona o altre località piø a occidente, ricorrendo a unità come i paracadutisti e facendo poi affluire rinforzi via mare. Invece si limitò all azione in Tunisia, dando modo al nemico di avanzare nell Algeria orientale e di avvicinarsi a Biserta. Il territorio di alcune aree tunisine era piø favorevole alla difesa, vista la presenza di colline e vegetazione, a differenza di molte zone della Libia e dell Egitto, caratterizzate dal deserto. Fra le unità inviate figurava anche l 80“ Divisione Aviotrasportabile La Spezia, messa a punto per l attacco a Malta: un unità leggera e dotata soltanto di piccoli pezzi da 65/17 mm, che, come le unità di paracadutisti, la rendevano inadatta a svolgere compiti di linea in terreni aperti.

La situazione mise in risalto la carenza dell apparato bellico italotedesco. Servivano carri, semoventi e buoni pezzi anticarro, oltre che velivoli da combattimento, ma la produzione italiana non era in grado di far fronte alle necessità mentre quella tedesca era quasi del tutto assorbita dall immenso fronte orientale. In Tunisia il Regio Esercito inviò i piccoli semoventi da 47/32 mm su scafo del carro leggero L6/40: gli stessi pezzi che si erano già rivelati del tutto inadeguati durante l o ensiva britannica su Sidi el Barrani, nel dicembre del 1940. I paracadutisti potevano servire per rapide azioni in profondità, ma poi bisognava far a uire mezzi pesanti. Deve far ri ettere anche il fatto che, nel 1937, il Regio Esercito avesse adottato un pezzo d artiglieria da 75/32 mm, il quale, dotato di granate controcarro, avrebbe potuto costituire una valida difesa. Ma benchØ fossero passati diversi anni e ci fosse l urgenza di un con itto, ancora si sfornavano i piccoli 47/32, che videro una piccola evoluzione solo nel 1943, quando sui carri M15 apparve il piø potente 47/40 mm, per altro già del tutto superato.

GLI ARDIMENTOSI DI TAKROUNA

Tornando alle vicende dei parà in Tunisia, nella notte tra il 21 e il 22 aprile 1943 il 285° Battaglione Paracadutisti lanciò un temerario attacco contro il caposaldo nemico di Takrouna, un villaggio berbero arroccato sulla cima di un rilievo. Per conquistarlo fu necessario scalare una parete rocciosa, missione resa possibile dall esperienza di alcuni parà che avevano con denza

PER NON DIMENTICARE
La stele ai piedi del villaggio di Takrouna ricorda gli eroici caduti della Folgore durante la battaglia dell'aprile 1943.

con le operazioni di montagna, provenendo dai ranghi degli alpini. I difensori non si aspettavano un assalto dal versante a strapiombo e i paracadutisti, raggiunta con il favore della notte la torre di Takrouna, ne soppressero alcuni a colpi di pugnale. Il blitz riuscì e il villaggio fu occupato dagli italiani, dopo aver eliminato le altre difese e sostenuto un duro combattimento notturno all interno dell abitato contro forze superiori.

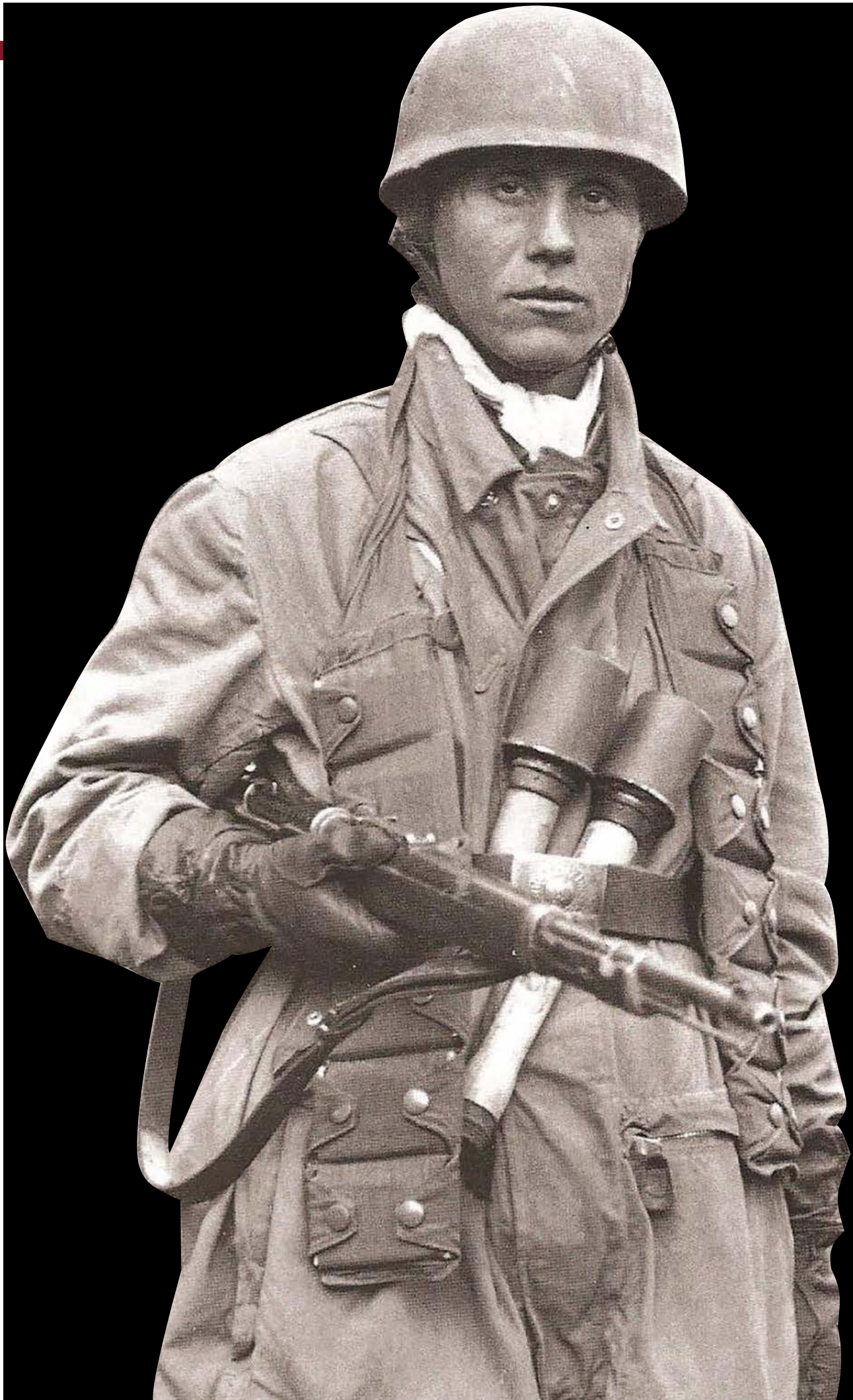
Il mattino seguente si scatenò la furiosa contro ensiva alleata, condotta con artiglieria e mezzi corazzati. Il 285° resistette eroicamente, venendo praticamente distrutto e scrivendo l ennesima pagina di gloriosa storia patria. La battuta d arresto subita dai britannici, che sul luogo avevano spedito soldati neozelandesi e maori, fu giusti cata da Radio Londra con queste parole: «Sul Takrouna l Italia ha fatto a uire i suoi migliori soldati».

Il 9 maggio le truppe tedesche cominciarono ad arrendersi, mentre gli italiani continuarono a combattere da soli no all esaurimento delle munizioni. Il 13 maggio le ostilità cessarono del tutto a Capo Bon, facendo terminare di fatto la guerra in Africa settentrionale. In quei giorni cedettero le armi, su ordine del generale Messe (che era subentrato a Rommel, rientrato in patria a causa delle precarie condizioni siche e psicologiche), anche i paracadutisti della Regia Aeronautica che erano rimasti in Africa, insieme ai superstiti del 285° Battaglione Paracadutisti. Q

LANCI NOTTURNI

Tra la ne del 1942 e l estate del 1943 vennero effettuati vari lanci di incursori italiani, principalmente in Africa settentrionale ma anche in Sicilia, con pattuglie del X Reggimento Arditi e degli Adra. Per non esporre gli uomini a rischi inutili si agiva durante le ore notturne e a bassa quota, con apertura a fune di vincolo. I lanci avvenivano spesso in zone lontane dai veri obiettivi e l atterraggio era sempre problematico, perchØ bisognava sganciare il piccolo paracadute con cariche esplosive e spostare il mitra MAB dalla posizione lungo la gamba, tenuta durante l uscita dal velivolo. Per questi motivi gli incidenti in fase di atterraggio furono numerosi, creando non pochi problemi alle operazioni.

Anche i lanci notturni dei paracadutisti angloamericani (in Sicilia e Normandia) registrarono problemi simili, con diversi incidenti durante l atterraggio. Ancora oggi i lanci notturni sono i piø dif cili da eseguire poichØ, a meno che non si disponga di sistemi di visione notturna, Ł impossibile vedere la zona di atterraggio e valutarne quindi gli eventuali pericoli.

UN PESANTE EQUIPAGGIAMENTO
Trasformati in fanti, i paracadutisti inviati in Tunisia non rinunciano però alla divisa da lancio e al loro equipaggiamento.

Alla vigilia dell’ARMISTIZIO

Prima dell’8 settembre, i paracadutisti si distinguono negli ultimi scontri con gli Alleati, nel Sud del Paese. Dopo l’illusione del “tutti a casa” la guerra riprende, ma in maniera ben diversa

Un reggimento della Nembo fu inviato in Calabria nell agosto del 1943, dopo lo sbarco alleato in Sicilia del 10 luglio. Fece in tempo ad arrivare sull isola, ma dovette riattraversare subito lo stretto perchØ essa stava per essere abbandonata. I paracadutisti, come avevano fatto i tedeschi, avrebbero dovuto essere mandati sul posto molto tempo prima, per essere pronti agli eventi.

In Sicilia vennero utilizzati anche elementi delle forze speciali italiane. Per esempio, furono fatti affluire uomini del Battaglione P del Reggimento San Marco della Regia Marina: soldati coraggiosi e determinati, ma privi di armi pesanti, necessarie per opporsi alle forze nemiche. Erano agli ordini del comandante Nino Buttazzoni, in seguito messo a capo del Battaglione Nuotatori Paracadutisti della Rsi. Il 21 luglio furono lanciate due pattuglie degli Adra, per un totale di 20 elementi, per colpire obiettivi nella Sicilia già occupata. Cinque di essi, a missione compiuta, riuscirono a ripassare le linee e furono decorati con la Medaglia d argento per la loro azione. I camionettisti del X Reggimento Arditi ebbero invece un ruolo di rilievo nei combattimenti per il controllo del ponte strategico di Primosole, nella piana di Catania, dove operarono al fianco dei paracadutisti tedeschi della 1 Divisione, giunti dalla Francia. I loro gipponi 4x4, perfetti per muoversi nei grandi spazi desertici, non erano adatti a scontri di quel tipo, ma dettero del filo da torcere agli inglesi: si trattava pur sempre di personale ben addestrato e determinato, con una resa operativa nettamente superiore alla maggior parte delle altre unità.

Da segnalare anche la missione contro un deposito di munizioni compiuta da elementi del reparto nuotatori del X Reggimento Arditi che, infiltrandosi via mare, distrussero l installazione. Riattraversate le linee in canotto sotto il fuoco avversario, nell ultimo tratto furono costretti ad abbandonare i gommoni, ma nonostante ciò riuscirono a rientrare a nuoto fino alla costa sotto controllo italiano.

In Calabria c erano solo deboli unità costiere, prive di veicoli, e un unica divisione di fanteria. I tedeschi lasciarono sul posto una divisione di granatieri corazzati, ma le altre unità che erano riuscite ad abbandonare la Sicilia furono spostate piø a nord. Per esempio, la 1 Divisione Paracadutisti fu trasferita in Puglia, lungo la costa adriatica, e la 2“ Divisione Paracadutisti nell area di Roma, a Pratica di Mare. Da nord fecero avanzare anche la 3“ Divisione Granatieri Corazzati, dotata non di carri ma di semoventi. Il loro obiettivo era mantenere il controllo delle vie di comunicazioe per consentire un ripiegamento verso l Appennino Tosco-Emiliano, considerato da Rommel (che comandava le truppe tedesche in Italia e in Francia) la zona adatta a fermare l avanzata nemica. Il reggimento della Nembo inviato sul fronte sud tornò in Calabria e i paracadutisti si scontrarono con reparti canadesi, dopo che le forze angloamericane erano sbarcate sul continente all inizio di settembre. Riuscirono a rimanere compatti e a sganciarsi verso nord, benchØ la situazione militare fosse molto difficile: durante il giorno le strade erano costantemente a rischio di attacchi aerei, mentre i bombardieri puntavano ai ponti e ad altre infrastrutture viarie.

MORTE DI UN UFFICIALE

L armistizio dell 8 settembre provocò profonde crisi di coscienza nelle forze armate italiane, soprattutto fra i paracadutisti, che rappresentavano l unità d Ølite del Regio Esercito. Molti di loro non comprendevano le ragioni di quell improvviso voltafaccia e nutrivano scarsa stima e fiducia nei confronti dei vertici militari, che in piø di un occasione non si erano dimostrati all altezza del loro ruolo. Il vergognoso spettacolo del re e dei generali in fuga, poi, li scandalizzava. Così, numerosi paracadutisti, non volendo obbedire a ordini contraddittori provenienti da superiori screditati, decisero di continuare la guerra al fianco dell alleato tedesco. ¨ il caso, per esempio, del 12° Battaglione della Nembo, che si aggregò alla 90 Divisione tedesca in ripiegamento verso la Corsica. Proprio in quei momenti drammatici si consumò il tragico episodio dell uccisione del tenente colonnello Alberto Bechi Luserna, capo di stato maggiore della Nembo, che

voleva bloccare la decisione presa da parte dei suoi uomini di seguire le unità tedesche che ripiegavano verso l isola. La sparatoria, in cui rimase ucciso anche un carabiniere paracadutista di scorta, fu forse il primo episodio della guerra civile in cui stava sprofondando il Paese. Questi i fatti: l 8 settembre la notizia dell armistizio fu male accolta da molti paracadutisti. Il generale Ercole Ronco, comandante della Nembo, cercò di richiamare all ordine il reparto, ma senza ottenere alcun risultato. Nel tentativo di riportare gli uomini alla ragione, il colonnello Bechi lo raggiunse alle porte di Macomer. Qui venne fermato a un posto di blocco da un distaccamento del reparto ammutina-

I PARACADUTISTI DEL REICH

I paracadutisti tedeschi, inquadrati nella Luftwaffe, durante la guerra si guadagnarono larga fama per le operazioni offensive della prima parte del conflitto (Norvegia, Olanda, Creta) e per quelle difensive della seconda (Sicilia, Cassino, Normandia, ecc.). Da una sola divisione si arrivò a ben 11 unità di questo tipo, e nelle fasi finali della guerra al loro interno

EQUIPAGGIAMENTO COMPLETO
Oltre che di divise studiate allo scopo, i paracadutisti tedeschi erano dotati di mezzi di trasporto leggeri (per esempio le motociclette) e di armi progettate per risultare poco ingombranti durante i lanci. Come il fucile d'assalto FG 42 del militare in primo piano, o la pistola mitragliatrice MP 40 stretta dal paracadutista sullo sfondo.

sero in armi, senza sbandarsi: un elemento che in quei giorni drammatici accomunò pochi altri reparti.

Anche i reparti delle forze speciali italiane, dopo essere rimasti compatti nei giorni dell armistizio, partecipando ai combattimenti intorno alla capitale, si divisero, sparpagliandosi sui due fronti che nel frattempo si erano creati. Alcuni (come una parte dei camionettisti del X Reggimento Arditi, che si trovava a Santa Teresa) si unirono a reparti tedeschi (2“ Divisione Paracadutisti, presto inviata sul fronte orientale), altri andarono a costituire i reparti della Repubblica Sociale Italiana, come il Battaglione Nuotatori Paracadutisti della X Flottiglia Mas o i nuovi reparti di paracadutisti della Rsi, ora inquadrati nell Aeronautica Nazionale Repubblicana. Altri ancora, infine, si unirono alle formazioni partigiane che stavano sorgendo in tutto il Paese, forti della loro notevole esperienza e del loro addestramento.

La Scuola di paracadutismo di Viterbo e il centro per i paracadutisti che era stato creato a Firenze, nella caserma di Rovezzano, continuarono a lavorare a pieno ritmo fino all 8 settembre. Avevano il compito di preparare il personale che sarebbe entrato a far parte della nuova Divisione Ciclone, in fase di costituzione e morta ancora prima di nascere.

UN CASO NON SOLO ITALIANO

L Italia non fu l unico Paese a cambiare fronte e alleanze nel corso del conflitto, ma fu probabilmente il solo a ricorrere a questioni bizantine come quella che ordinava di rispondere alle aggressioni «da qualsiasi altra parte fossero giunte»: si pensava forse alla neutralissima Svizzera? Dopo la caduta del fascismo e il clamoroso arresto di Mussolini, il 25 luglio 1943, era chiaro che si sarebbe giunti a un cambio di schieramento, ma era altrettanto chiaro che la guerra sarebbe inevitabilmente proseguita. Prima della destituzione del Duce, in Italia erano presenti solo poche unità tedesche, a eccezione di quelle schierate in Sicilia, da dove avrebbero tentato di fuggire in una situazione davvero disperata.

Il cambiamento di fronte della Romania, nell estate del 1944, costò alla Germania la 6“ Armata, faticosamente ricostituita dopo essere stata annientata a Stalingrado. In Italia le truppe germaniche riuscirono invece a limitare i danni, ristabilendo presto un fronte al Sud. I tedeschi, con l apporto fondamentale di due divisioni di paracadutisti, furono in grado di tamponare una situazione molto difficile, reagendo con determinazione e secondo un piano già ampiamente predisposto. Se i reparti italiani fossero rimasti sotto controllo, il discorso sarebbe stato molto diverso, invece molti di essi di fatto si sciolsero e il personale si illuse di poter tornare a casa: un sentimento comprensibile, ma del tutto illusorio.

Lo stato maggiore alleato nel Mediterraneo aveva pianificato di far giungere un intera divisione di paracadutisti negli aeroporti dell area di Roma. L idea era di bloccare un nodo stradale e ferroviario fondamentale, per ostacolare il ripiegamento delle unità tedesche. Ma quando il generale americano Maxwell Taylor giunse in segreto a Roma, si accorse che lo stato maggiore italiano non aveva fatto nulla per rendere possibile l operazione, che venne annullata. Fu un grave errore, perchØ l a usso di unità alleate sugli aeroporti di Cerveteri e Furbara e su quello del Littorio (oggi Roma-Urbe) avrebbe potuto essre decisivo per lo svolgersi degli eventi successivi, determinando una piø rapida risoluzione del con itto. Q

IL GIBERNAGGIO “SAMURAI”

I paracadutisti italiani iniziarono a ricevere i mitra Beretta MAB nel 1942. Per trasportare i caricatori di scorta fu messo a punto il corsetto “Samurai”: un giubbetto con 5 portacaricatori orizzontali sul petto e 7 sulla schiena, ciascuno dei quali conteneva 30 proiettili, che ricordava la corazza dei guerrieri giapponesi.

I primi a usarlo furono i paracadutisti del Battaglione “P” del Reggimento San Marco della Regia Marina. In seguito fu adottato da tutti i reparti paracadutisti e, dopo l’8 settembre, anche da altre formazioni. Era realizzato in cuoio o in canapa e in vita si abbinava a una cintura con alloggiamenti per 10 bombe a mano d’assalto. C’era anche un fodero per l’immancabile pugnale. I 12 caricatori davano una notevole autonomia di fuoco e fornivano una certa protezione contro le schegge. All’epoca, la dotazione individuale era piuttosto semplice e i paracadutisti furono i primi ad avere un equipaggiamento moderno e funzionale.

Un FRONTE

Come in tutti i reparti dell Esercito e nel Paese, l 8 settembre porta sconcerto anche tra i paracadutisti, messi all improvviso davanti a una scelta molto dif cile

Come si schierarono i paracadutisti dopo l 8 settembre? Innanzitutto occorre dire che quasi tutti i reparti, a di erenza di altri, non si sbandarono, grazie al rapporto particolare che si era formato tra i parà e gli u ciali, e nchØ ebbero ordini tutti rimasero ligi alle disposizioni. Nel giro di poche ore, però, fu chiaro che una parte dei comandi, oltre al governo e alla dinastia regnante, stava avendo un comportamento fortemente criticabile.

Alcuni reparti, sia in Calabria che in Sardegna, decisero di rimanere al anco dei tedeschi, e fu proprio in quei frangenti cruciali che si consumò il tragico episodio dell uccisione del colonnello Bechi Luserna, capo di stato maggiore della divisione Nembo, il quale aveva tentato di far cambiare idea ai paracadutisti aggregatisi alla 90" Divisione di Granatieri corazzati, che si stava spostando in Corsica. Forse non fu un gesto voluto (Bechi Luserna era uno degli eroi di El Alamein, rimpatriato perchØ ferito) ma documenta, almeno in parte, la misura della tensione che si viveva in quelle ore, quando i comandi superiori, incluso quello a Roma, cominciavano a non rispondere.

Le forze speciali (X Reggimento Arditi e Adra), concentrate nella parte settentrionale del litorale laziale, erano pronte a difendere la capitale, ma il 9 settembre fu chiaro che la dirigenza civile e militare si era allontanata, lasciando i nostri uomini nello sconcerto. Di questo appro ttarono i reparti tedeschi presenti nell area di Roma, in particolare i paracadutisti della 2" Divisione, con base all aeroporto di Pratica di Mare. Con decisione e senza indugi si diressero verso la capitale, senza disporre di mezzi blindati o corazzati, ma con la sola artiglieria. Dopo i combattimenti del 9, soprattutto intorno al caposaldo della Magliana, il 10 settembre i tedeschi erano già a Porta San Paolo, dopo aver fatto un gran numero di prigionieri e nonostante l intervento dei mezzi corazzati italiani, che si trovarono a mal partito contro i pezzi anticarro PaK 41 da 42/55 mm, dotati di munizionamento al tungsteno.

Il problema maggiore fu la di usione della netta (ma sbagliata) sensazione che la guerra fosse nita e si potesse tornare a casa, considerando che anche tra gli alti gradi nessuno sembrava in grado di controllare la situazione. I paracadutisti

per due

IL REDUCE DI EL ALAMEIN
Il generale Caracciolo, comandante della 5" Armata, consegna un onori cenza al colonnello della Folgore Tantillo, distintosi in Nordafrica. Nel settembre del 1943, Tantillo sarà arrestato dai carabinieri per aver manifestato contro l armistizio.

della Divisione Ciclone provarono a resistere sui passi fra Bologna e Firenze: il terreno era favorevole, ma lo sgomento generale era troppo e qualcuno non se la sentì di aprire il fuoco su chi, no a poche ore prima, era stato un alleato. I tedeschi, da parte loro, anche in una situazione tanto di cile (tutto il fronte italiano rischiava di crollare, mentre gli Alleati erano sbarcati a Salerno) rispondevano in maniera estremamente decisa, secondo un piano che era stato studiato in anticipo, ma per il quale scarseggiavano le forze a disposizione.

Se i nostri reparti fossero rimasti compatti, per le forze germaniche la situazione probabilmente sarebbe stata drammatica. In Puglia, per esempio, i tedeschi avevano a disposizione solo la 1" Divisione Paracadutisti, senza mezzi pesanti. Il 9 settembre, il loro II Battaglione fu lanciato su Monte Romano per catturare il quartier generale che si trovava nei sotterranei del castello Orsini, ma incontrò forte resistenza, forse la piø coriacea delle tre sciagurate giornate della difesa di Roma. Il resto della divisione ripiegò invece verso nord, dovendo abbandonare, dopo aspri combattimenti, Bari e il suo porto, mentre a Taranto giungevano via mare i paracadutisti britannici.

DA SUBITO AL FIANCO DEI TEDESCHI

Una parte delle forze speciali italiane, sistemate lungo il litorale laziale, mise al sicuro armi ed equipaggiamenti e si nascose, per vedere che cosa sarebbe accaduto. Presto i comandanti presero contatto con i tedeschi e scelsero di continuare a combattere al loro fianco, dopo aver recuperato le armi nascoste in precedenza. I camionettisti del X Reggimento Arditi, per esempio, formarono un reparto esplorante e, con i loro grandi veicoli SPA 4x4 ideati per il deserto, si ritrovarono in breve tempo sul fronte orientale.

Con la creazione della Repubblica Sociale Italiana si decise anche di inserire i paracadutisti all interno dell Aeronautica Nazionale Repubblicana, formando il Raggruppamento Arditi Paracadutisti Aeronautica Repubblicana. La scuola di paracadutismo fu insediata a Tradate (in provincia di Varese), recuperando parte del materiale presente a Viterbo.

Al Nord erano rimaste molte delle fabbriche belliche, incluse quelle per i velivoli da trasporto e i paracadute, così come i depositi piø importanti. I tedeschi conoscevano il valore dei paracadutisti italiani e non ebbero problemi a far ricostituire i reparti, inviando 150 elementi nella loro scuola di paracadutismo in Germania. Lobiettivo era quello di dare vita alla 4" Divisione Paracadutisti nel nostro Paese, considerando anche la presenza di reparti di parà italiani.

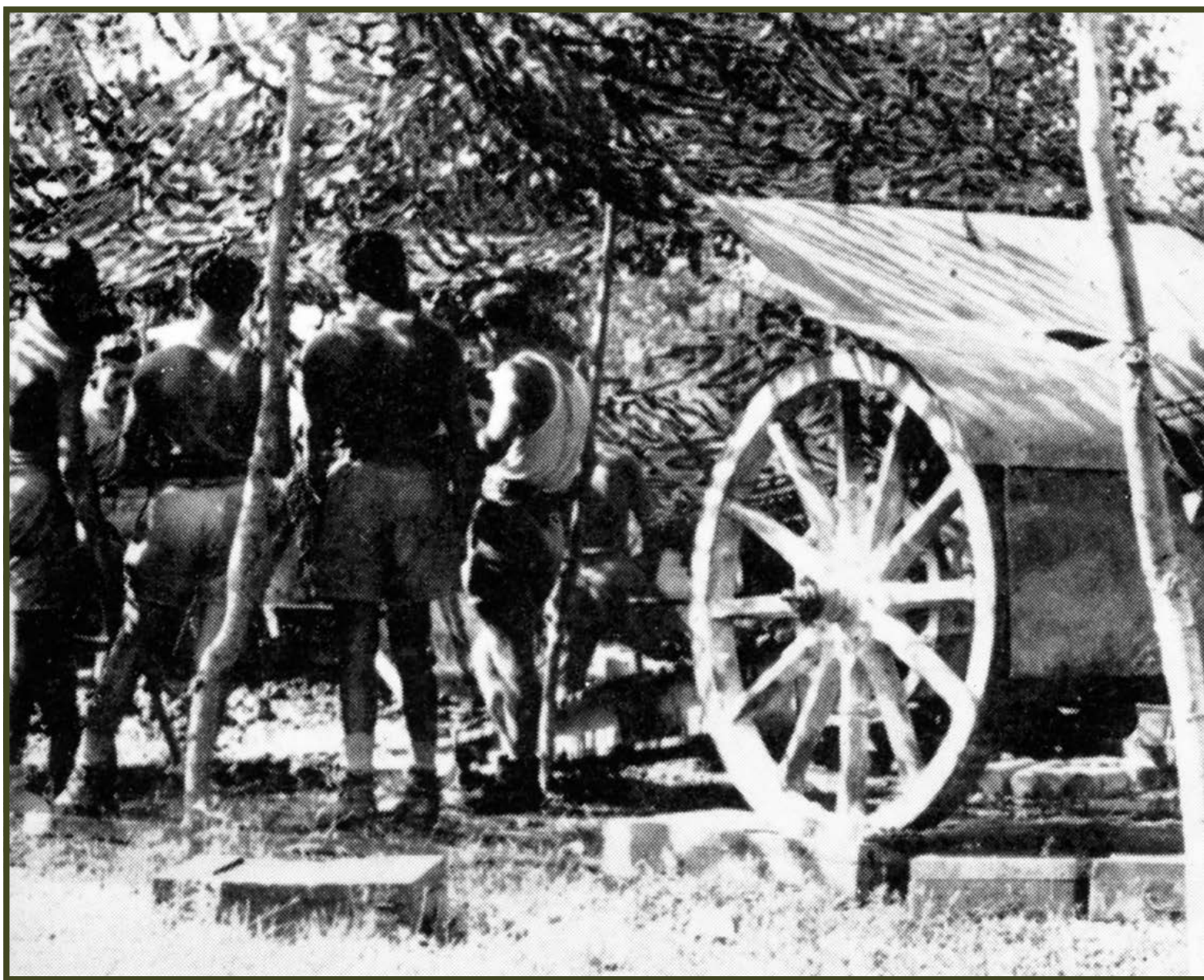
A Tradate a uirono i primi volontari e iniziarono i cicli di addestramento. Fra le altre unità venne formato anche un battaglione di paracadutisti della Guardia Nazionale Repubblicana, chiamato Mazzarini in onore del primo caduto del reparto, ucciso in un attentato a Brescia. Vi militò anche il giovane Dario Fo, destinato poi a una lunga carriera teatrale e letteraria, coronata dal conseguimento del prestigioso premio Nobel. ″

I reduci hanno sempre dichiarato che, arruolandosi, intendevano riscattare l onore del Paese, dopo la tragedia e la vergogna dell 8 settembre. Per ricordarlo, i paracadutisti della Rsi portavano sulla giacca una scritta: Per l onore d Italia .

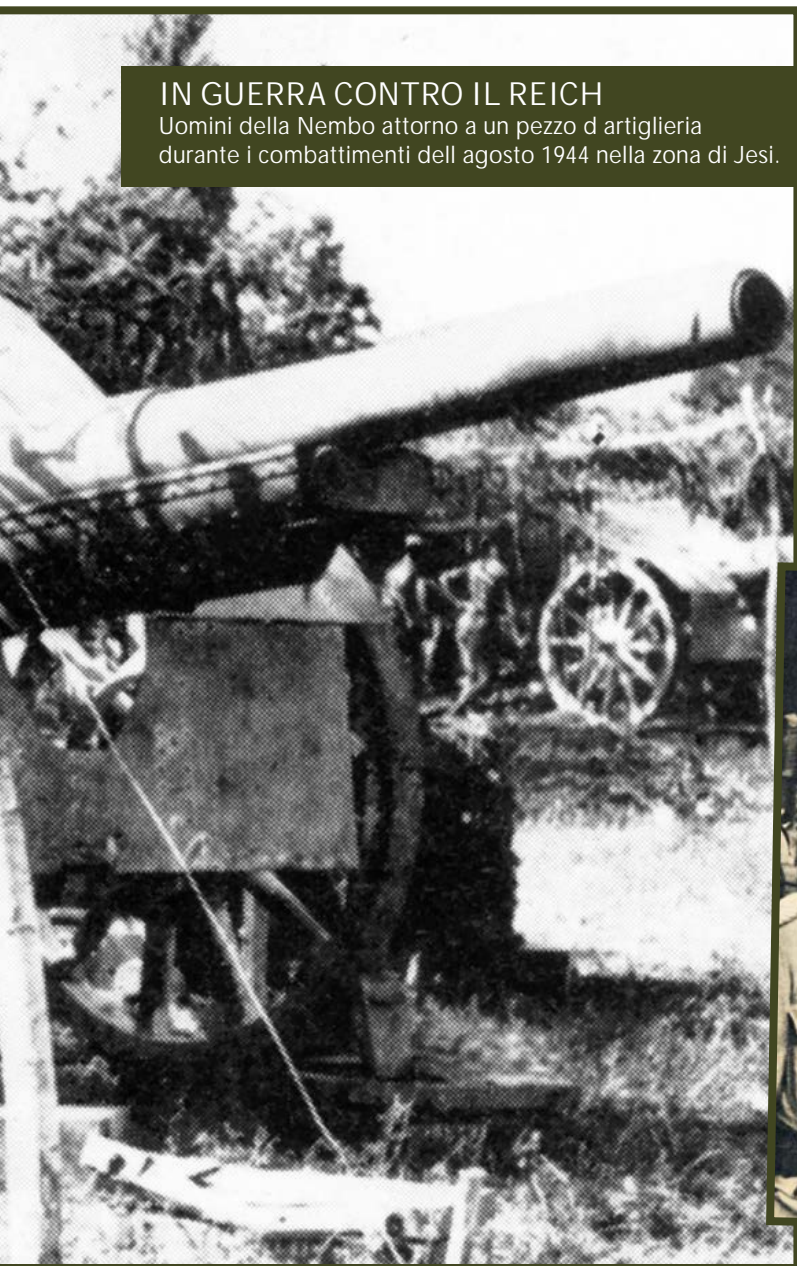
CHI SCELSE GLI ALLEATI

Al Sud erano rimasti quasi tutti i reparti della Divisione Nembo, sparsi fra Sardegna e Calabria. I britannici di davano di soldati che avevano avuto di fronte tante volte, perciò i paracadutisti rimasero inoperosi, con alcuni elementi che non intendevano prendere parte ai futuri combattimenti di quella che si preannunciava come una guerra civile, essendoci il rischio di dover combattere contro altri militari italiani.

Quando gli Alleati, però, iniziarono a incontrare una resistenza crescente sul fronte della linea Gustav (a partire da Cassino), difesa anche dalla 1" Divisione Paracadutisti tedesca, la situazione cambiò. Ridotta a reggimento, la Nembo fu trasferita a Napoli e poi d urgenza sul fronte della Gustav, appunto, perchØ a Napoli erano sorti problemi con le truppe marocchine, responsabili di gravi violenze nei confronti della popolazione civile, nelle quali era rimasto coinvolto anche un paracadutista. Gli italiani avevano ancora le vecchie uniformi e qualcuno era addirittura in pantaloncini corti: un abbigliamento tutt altro che adatto alle nevi dell Appennino. Anche in questo caso, consapevoli della difficoltà della situazione, i parà rimasero compatti, lesinando sui rifornimenti da parte di coloro che erano ufficialmente alleati.

Altri paracadutisti rimasti oltre le linee, invece, decisero di unirsi alle formazioni partigiane, non di rado creandole a loro volta. Anche i servizi segreti alleati (l Oss statunitense e il Soe britannico, specializzati in attività oltre le linee nemiche) mirarono all invio di paracadutisti italiani proprio per

organizzare i gruppi partigiani. Per raggiungerli era necessario e ettuare lanci notturni, sempre molto di cili, ragione per cui bisognava poter contare su personale estremamente quali- cato ed esperto. Gli italiani erano molto utili anche perchØ, all epoca, la lingua inglese era poco di usa: se a operare fosse stato personale anglosassone, i problemi di comunicazione sarebbero stati notevoli. Dal centro di addestramento di San Vito dei Normanni partirono anche agenti segreti per delicate e rischiose missioni in territorio nemico.

I motivi delle diverse scelte di campo furono i piø disparati. Tuttavia, occorre ricordare che anche fra i reparti del Regio Esercito si di use il desiderio di riscattare l onore italiano, poichØ nel Paese si avvertiva una profonda vergogna per quanto accaduto nel settembre del 1943. Così i nostri uomini si gettarono nella mischia, anche s dando l astio dei britannici, la cui scarsa stima nei confronti dei soldati italiani era palpabile. Q

IN GUERRA CONTRO IL REICH
Uomini della Nembo attorno a un pezzo d artiglieria durante i combattimenti dell agosto 1944 nella zona di Jesi.

LANCI ANCORA POCO CONOSCIUTI

Nei giorni dell'armistizio i tedeschi e le forze alleate effettuarono alcuni aviolanci poco noti nel Mediterraneo, oltre alla celebre operazione con gli alianti per liberare Mussolini, detenuto a Campo Imperatore, sul Gran Sasso (immagine sotto).
Il 9 settembre, il 2° Battaglione, 6° Reggimento della 2ª Divisione Paracadutisti tedesca, da Foggia si lanciò su Monterotondo, a nord di Roma, dove si trovava, nei sotterranei del castello Orsini, il Centro Marte, lo stato maggiore italiano, che però si era appena trasferito a Roma. I paracadutisti tedeschi si lanciarono anche sull'isola d'Elba, il 17 settembre, inducendo i difensori alla resa. Altri lanci avvennero, settimane più tardi, su due isole del Dodecaneso, Coo e Lero. Poco conosciuti sono anche il lancio per rinforzare la testa di sbarco a Salerno e quello notturno (e particolarmente impegnativo) effettuato dal 509° Battaglione Paracadutisti nella notte fra il 14 e il 15 settembre nella zona di Avellino, per minacciare le retrovie tedesche.

I lanci intorno a Roma e l'invio di rinforzi su alcuni aeroporti, previsti in concomitanza con la proclamazione dell'armistizio, non vennero invece mai effettuati.

Al fianco degli ALLEATI

LA LIBERAZIONE DI CHIETI
Uomini della Nembo inquadrati nel Cil entrano a Chieti. ¨ il 9 giugno 1944: vinte le residue resistenze tedesche, la città viene liberata.

Dopo l'armistizio, alcuni reparti della Nembo restano inquadrati nell'Esercito detto Cobelligerante, guidato dal governo Badoglio, dimostrando ancora una volta le loro grandi capacità

L'8 settembre aveva lasciato strascichi profondi fra i reparti di paracadutisti, alcuni dei quali vennero sciolti. Con il Regio Esercito e gli angloamericani rimasero alcuni uomini della divisione Nembo, mentre gli altri furono trasferiti a Napoli, perchØ i tedeschi stavano resistendo sulla linea Gustav e ad Anzio, e c era bisogno di truppe da inviare al fronte. Gli Alleati non volevano coinvolgere gli italiani per non dovere poi riconoscere loro qualche merito, ma nello stesso tempo volevano ridurre le perdite, inviando in linea anche il corpo di spedizione francese, composto in larga misura da elementi provenienti dalle colonie.

A Napoli i nostri uomini ebbero alcuni attriti con i francesi: un paracadutista fu aggredito e mandato all ospedale, e i colleghi reagirono cercando di scagliarsi contro i responsabili, pronti a regolare la questione con le mani. Furono fermati a fatica, grazie anche all intervento di reparti britannici, e il comando alleato decise di spedirli subito in prima linea.

I paracadutisti italiani furono schierati in Abruzzo, sulla dorsale appenninica e a est del fronte di Cassino, senza essere equipaggiati nemmeno con divise adatte al clima rigido dei luoghi: qualcuno era addirittura in pantaloncini corti. Non erano i primi soldati del Regio Esercito a tornare al fronte, ma risultarono subito nettamente superiori agli uomini di altri reparti, tanto che furono presto inseriti all interno del Cil (Corpo italiano di liberazione), insieme ad altri militari che già da alcuni mesi combattevano contro le truppe tedesche.

I parà avanzavano lungo la costa adriatica, dove l avversario aveva organizzato linee di resistenza nelle valli che scendevano verso il mare. Lesercito germanico, seppur in di coltà e a corto di rifornimenti, non arretrava. Lo scontro piø duro fu quello

registrato a Filottrano, dove i tedeschi si difesero strenuamente grazie all uso dei mortai. Dopo diversi giorni di scontri violenti con le truppe miste alleate, però, furono costretti a ripiegare.

I militari italiani avevano bisogno di uniformi e armi nuove, ma poichØ i magazzini erano stati saccheggiati si dovette ricorrere alle forniture straniere, in particolare britanniche. Furono mantenute alcune armi, come le pistole e i mitra Beretta, ma non si potØ fare lo stesso con le uniformi e altre parti dell equipaggiamento, ormai impossibili da utilizzare. Intanto venne formato lo Squadrone F , un reparto speciale da ricognizione che si distinse in numerose azioni. Gli Alleati, che controllavano sempre da vicino i nostri uomini, stabilirono anche la costituzione di reparti piø strutturati: in pratica delle divisioni, indicate però come gruppi di combattimento per ridurne ″

l importanza u ciale. Per inquadrare i paracadutisti venne formato il Gruppo di combattimento Folgore, includendovi anche personale che a uiva con il lento spostarsi del fronte.

L'AVANZATA LUNGO LA COSTA ADRIATICA

Nel maggio del 1944, dopo lo sfondamento a Cassino, il Corpo italiano di liberazione fu spostato verso la costa adriatica, partecipando alla presa di Lanciano e poi di Chieti. La successiva avanzata avvenne su due assi, LAquila e Teramo, fra zone di montagna in cui era di cile procedere perchØ i tedeschi facevano saltare ponti e infrastrutture viarie. Lavanzata proseguì poi su Ascoli Piceno e Macerata. All altezza di Ancona, le truppe germaniche impegnate sul torrente Fiumicello, in corrispondenza di Filottrano, avevano predisposto una robusta linea di resistenza: i nostri paracadutisti schierati con gli Alleati passarono il torrente ma poi vennero respinti, il 4 luglio, da un robusto contrattacco nemico. Filottrano era una sorta di fortezza naturale, dove si trovavano elementi della 278 Divisione e mezzi blindati della 26“ Divisione corazzata tedesca. L8 luglio, i paracadutisti vi entrarono intraprendendo combattimenti casa per casa. I tedeschi contrattaccarono e una nostra compagnia rimase temporaneamente isolata nell ospedale prima di riuscire a sganciarsi. Ma anche gli avversari erano provati e il giorno successivo decisero di ripiegare. Lavanzata alleata riprese no a Urbino, prima che i reparti si arrestassero per una massiccia riorganizzazione.

Nell agosto del 1944, lo Squadrone F fu impiegato anche a Firenze in delicate attività di ricognizione, che costarono alcune perdite. Di fronte aveva due reggimenti della 4“ Divisione Paracadutisti della Luftwa e, che resistettero per circa un mese dando il tempo ai fanti tedeschi di ultimare i lavori difensivi sull Appennino: la cosiddetta linea Gotica, un complesso di forti cazioni campali che sfruttava l orogra a del territorio. Le spianate desertiche della G[...]ra d Africa erano solo un ricordo e i carri avanzavano con grande fatica.

Con la riorganizzazione dei reparti italiani in gruppi di combattimento, i paracadutisti furono inseriti in un reggimento all interno del Folgore, composto da due battaglioni della Nembo e tre di fucilieri di Marina del Reggimento San Marco. Dal febbraio del 1945 furono schierati nella valle del Santerno, sull Appennino tra Emilia e Toscana, a nord di Castel del Rio.

I reparti italiani svolsero un ruolo fondamentale, dal momento che quelli francesi e parte degli statunitensi erano stati ritirati dopo la presa di Roma, per essere utilizzati durante lo sbarco in Provenza nel successivo mese di agosto. Finalmente vennero distribuite uniformi nuove e i paracadutisti poterono avvalersi di un buon supporto da parte dell artiglieria: era la prima volta che accadeva in tutto il con itto. Le posizioni germaniche erano sempre ben disposte e di cili da conquistare, e i due battaglioni provenienti dalla Nembo si trovarono di fronte quella che fu forse la migliore unità tedesca utilizzata nella campagna in Italia: la 1“ Divisione Paracadutisti, i co- »

LA NEMBO C'È

Combattuta tra il 1° e il 9 luglio 1944, la battaglia di Filottrano fu una tappa importante sulla via della liberazione della penisola dalle truppe tedesche. Il 9 luglio, gli esploratori della Nembo furono i primi a entrare nella città distrutta.

LA STRADA PER ANCONA
Sopra, un momento della battaglia di Filottrano, che vide le truppe dell Esercito italiano rimaste fedeli al re combattere, af ancate da reparti polacchi, per liberare Filottrano, Osimo e Castel dardo dalle truppe tedesche, aprendo la strada alla conquista del porto di Ancona.

LE ESEQUIE DI UN EROE
Il funerale del tenente paracadutista della Divisione Nembo Giuseppe Martinelli, morto a Jesi dopo aver riportato gravi ferite durante uno scontro con i tedeschi. Nel tondo, il principe Umberto di Savoia visita gli uomini della Nembo nel febbraio del 1945, distribuendo onori cenze.

siddetti Diavoli verdi (dal colore delle uniformi mimetiche indossate sopra quelle blu della Luftwa e) che avevano difeso Cassino, guadagnandosi l ammirazione degli Alleati.

Il contributo del Corpo italiano di liberazione e dei cinque gruppi di combattimento formati in seguito Ł poco noto. Folgore, Friuli, Cremona, Legnano e Mantova erano in realtà delle divisioni su due reggimenti di fanteria e un reggimento di artiglieria, senza che gli Alleati concedessero mezzi corazzati. Furono schierati in zone impervie dell Appennino Tosco-Emiliano, dove bisognava conquistare le posizioni con assalti decisi, a rontando reticolati e campi minati, in una situazione che ricordava quella della Prima guerra mondiale. Nel frattempo, i reparti statunitensi erano impegnati in un tratto ridotto del fronte, in direzione del Tirreno, con grossi ostacoli orogra ci, mentre i britannici operavano nella parte orientale (dove avevano fatto entrare in linea per no truppe brasiliane, per nulla abituate al freddo) e in direzione dell Adriatico, dove si erano spinti oltre Rimini e Forlì, ostacolati dai tanti canali e torrenti che rendevano di cile l avanzata. Si procedeva lentamente, ma con il vantaggio della superiorità aerea.

Anche per questo le truppe tedesche e quelle della Rsi erano alle prese con una grave carenza di equipaggiamenti e rifornimenti, sottoposti a continui cannoneggiamenti e bombardamenti pesanti. Soprattutto, si sapeva che le difese del Reich

stavano crollando inesorabilmente di fronte all avanzata dei sovietici, che erano ormai in vista di Berlino.

Loffensiva finale in Italia partì il 9 aprile 1945 e i paracadutisti del Regio Esercito diedero per l ennesima volta un contributo importante. Il pericolo (scongiurato) era che il nemico riuscisse a imbastire una nuova linea di resistenza sul Po e, successivamente, sulle Alpi. Il Folgore proseguì l inseguimento dei tedeschi in ripiegamento e, ai primi di maggio, arrivò a Bolzano: l obiettivo era che i soldati italiani raggiungessero la frontiera del Brennero, in previsione di ciò che sarebbe potuto succedere lungo quella linea di confine, dove le truppe jugoslave erano penetrate in profondità. Q

L'INDOMABILE SQUADRONE "F"

Lo Squadrone   F , la cui sigla stava per Folgore, era composto da paracadutisti veterani a cui furono demandati speciali compiti di ricognizione. Denominato uf cialmente 1° Squadrone da Ricognizione Folgore, vide la luce il 15 gennaio 1944 e al suo comando fu posto il capitano Francesco Gay, già uf ciale della Nembo, proveniente dall Arma della Cavalleria.

Limpiego operativo dello Squadrone   F , con una forza di poco superiore a 100 uomini, iniziò in Abruzzo, proseguendo poi nella successiva avanzata con il XIII Corpo d armata britannico. Prese parte alla battaglia di Montecassino, occupando Alatri e Anagni, e si distinse nei combattimenti di Firenze, dove con l appoggio dei partigiani impedì la distruzione del Ponte della Vittoria e del Ponte a Signa. Viste le sue capacità operative, fu impiegato anche nella cosiddetta operazione   Herring , nella notte fra il 20 e il 21 aprile 1945, con un dif cile lancio notturno fra le province di Bologna, Ferrara e Mantova, oltre la linea Gotica, per ostacolare il ripiegamento tedesco.

Compito dei paracadutisti era minare le strade di grande traf co e distruggere i centri logistici. Loperazione si concluse il 23 aprile e gli uomini di Gay sostennero duri combattimenti.

Lo Squadrone   F   fu uno dei reparti più decorati, con 3 Medaglie d oro individuali e 100 d argento. La sua eredità è custodita oggi dal 185° Reggimento Ricognizione Acquisizioni Obiettivi di Livorno.

Dalla parte dell'ASSE

Mentre al Sud molti paracadutisti combattono con gli Alleati, al Nord la Repubblica di Salò, controllata da Hitler, cerca di ricreare un esercito, formando anche reparti di paracadutisti

Dopo l 8 settembre, non solo tra i paracadutisti ma in tutte le forze armate italiane si diffuse un profondo senso di incertezza. Non arrivavano piø ordini, nØ chiari nØ poco chiari. Il re e gli stati maggiori erano in fuga, gli ufficiali non sapevano che cosa fare e i tedeschi, che non capivano come si potesse iniziare una guerra da una parte e finirla dall altra, erano pronti alle fucilazioni per tradimento, che poi in alcuni casi avvennero.

In quel caos, diversi reparti di paracadutisti vollero rimanere al fianco dell alleato germanico, e la Repubblica Sociale Italiana decise di inserirli nell organico dell Aeronautica Nazionale Repubblicana, l aviazione della Rsi. Anche nelle forze armate tedesche, d altronde, i parà erano inquadrati nell aviazione, la Luftwaffe. Nel gennaio del 1944 fu aperta una scuola di paracadutismo a Tradate, in provincia di Varese, recuperando materiale dalla scuola di Viterbo e dando inizio al reclutamento di nuovi volontari. In quei mesi ogni tipo di approvvigionamento, a cominciare dal carburante, era difficoltoso, perchØ i tedeschi non si fidavano piø degli italiani e controllavano tutti i materiali, dalle armi leggere agli aerei.

Pochi sanno che i nuovi paracadutisti italiani portavano ricamato sulla manica il motto Per l onore d Italia , segno del loro spirito combattivo: sapevano che la partita era persa, ma continuavano a combattere per l onore della patria (che per loro era quella rappresentata da Mussolini). A questo proposito c Ł un episodio mai raccontato riferito proprio da uno di questi paracadutisti, Aldo Giorleo, giornalista e scrittore. Quando si arrese agli americani, insieme ad altri uomini della Nembo, fu interrogato da un ufficiale statunitense, che gli chiese: «Che cos Ł quella scritta tutta strappata che avete sulla manica?». E lui, guardando la manica sporca, con la scritta mezza strappata, rispose: «¨ quel che resta dell onore d Italia».

Nelle settimane successive all 8 settembre, i reparti paracadutisti rimasti con i tedeschi furono concentrati sull alto litorale laziale, nell area del porto di Civitavecchia, in funzione antisbarco. In queste formazioni c erano reparti di Nembo, Ciclone, X Reggimento Arditi, Adra della Regia Ae- ″

NESSUN CAMBIO DI CASACCA
Giovani paracadutisti inquadrati nei reparti dell'Aeronautica Nazionale Repubblicana giurano fedeltà alla bandiera italiana.

ronautica e Battaglione P del Reggimento San Marco della Regia Marina. Alla fine del 1943 il personale di questo raggruppamento, diviso in due battaglioni, fu inviato insieme a nuovi volontari a Spoleto, dove i tedeschi della 4ª Divisione Paracadutisti e l XI Fliegerkorps dovevano migliorarne l addestramento e preparare le reclute. Nel dicembre di quello stesso anno, 150 parà furono inviati presso la scuola di paracadutismo di Friburgo per un ulteriore addestramento intensivo, mentre alcuni ufficiali paracadutisti frequentarono dei corsi vicino ad Avignone, nella Francia del Sud, dove già era di stanza la riserva strategica aviotrasportabile tedesca.

Nel febbraio del 1944, il Battaglione Autonomo Nembo del capitano Corradino Alvino fu schierato sulla Moletta, nei pressi di Ardea, sul litorale a sud di Roma, inquadrato nella 4ª Divisione Paracadutisti tedesca. Qui combattØ duramente nel contrattacco alla testa di ponte Anzio-Nettuno, nell ambito

LA CURIOSA AERMOTO ITALIANA

Uno dei maggiori problemi delle aviotruppe era la disponibilità di veicoli. A bordo dei velivoli si potevano trasportare moto e sidecar, ma gli alianti piø grandi, usati da inglesi e americani, imbarcavano anche le jeep, e sugli Hamilcar poteva prendere posto per no un carro leggero.

In Italia fu realizzata la Aermoto 125, un piccolo motociclo con motore a due tempi da 125 cc e ruote di diametro limitato che poteva essere aviolanciato, assicurando un minimo di mobilità. Il mezzo poteva rimorchiare anche un piccolo carrello. L Aermoto era realizzata dalle of cine Volugrafo di Torino e la produzione partì nel 1942. Fu in dotazione a un battaglione della Divisione Ciclone e ai fucilieri del Reggimento San Marco. Con l 8 settembre, le forze tedesche s impossessarono di questi piccoli mezzi, facendo proseguire la produzione anche quando, dopo un bombardamento, la società si spostò fuori Torino. Sembra che complessivamente ne siano stati realizzati circa 2.000 esemplari, alcuni dei quali sopravvissuti no ai nostri giorni e ricercatissimi dai collezionisti.

UN MEZZO PER L'AERONAUTICA
Due soldati britannici osservano incuriositi un Aermoto catturata agli italiani. Il veicolo poteva essere aviolanciato e usato dai paracadutisti.

dell operazione Fischfang (quella alleata, partita nel gennaio precedente, si chiamava Shingle). Lazione si arrestò dopo quattro giorni a causa della netta superiorità di mezzi degli Alleati, soprattutto aerei e di artiglieria navale. Tuttavia lo sbarco, che avrebbe consentito al nemico di saltare la linea Gustav, fu fermato: un episodio signi cativo per i reparti italiani tornati in prima linea con i tedeschi dopo l 8 settembre.

LA BATTAGLIA PER ROMA

Nel maggio del 1944 tutto il fronte difensivo tedesco stava cedendo: il Reggimento Folgore, comandato dal maggiore Mario Rizzati, dopo aver resistito eroicamente sulla Moletta ripiegò sulla strada che da Pomezia conduceva a Roma. I paracadutisti italiani dovevano assolutamente rallentare l avanzata angloamericana per dare modo ai loro reparti di attraversare il Tevere, che allora aveva meno ponti di oggi nei pressi della foce. Per farlo, ingaggiarono un ultima resistenza disperata contro un nemico nettamente superiore, utilizzando soltanto le loro armi leggere e con l ausilio di qualche sporadico mezzo corazzato tedesco. Gli uomini della Folgore combatterono valorosamente all altezza di Castel di Decima, nell Agro Romano, sfidando una massiccia colonna corazzata dotati solo di piccoli Panzerfaust tedeschi, che erano costretti ad azionare a distanza ravvicinata.

In uno degli assalti perse la vita il maggiore Rizzati, proprio mentre attaccava un carro armato Sherman: l azione gli valse la Medaglia d oro alla memoria, rilasciata dal governo di Salò. Fu sostituito dal capitano Edoardo Sala. In quell occasione i paracadutisti ebbero perdite altissime, che fecero guadagnare però altre ore preziose per ripiegare a molti reparti. Questi attraversarono il Tevere con i gommoni del Genio tedesco, per poi riprendere la marcia verso Nord. Poche ore dopo, i primi »

IN ARMI PER LA PATRIA
Tre uomini della Nembo, passati ad af ancare l esercito tedesco, mostrano con orgoglio una bandiera su cui, oltre al nome del loro reparto, gura un motto usato da numerosi combattenti rimasti fedeli all alleato germanico: Per l onore d Italia . Per molti giovani al fronte l armistizio dell 8 settembre fu un tradimento, anche perchØ spesso si trovarono allo sbando e senza ordini.

soldati americani entravano a Roma. Era il 4 giugno 1944.

Un altro reparto di paracadutisti della Rsi era quello che poi avrebbe preso la denominazione di Battaglione Mazzarini, dal nome del suo primo caduto, Antonio Mazzarini, ucciso dai partigiani in un agguato a Brescia. La Guardia Nazionale Repubblicana fu istituita nella Rsi con scopi di ordine pubblico e polizia militare, tanto che al suo interno c erano alcuni dei carabinieri che avevano aderito alla Repubblica. Si decise di inserire nella struttura anche i paracadutisti, ma il battaglione fu impiegato quasi esclusivamente come fanteria d assalto nella lotta contro le formazioni partigiane, e verso la ne della guerra il Mazzarini fu inquadrato nella Divisione Etna della Gnr, unità che comprendeva anche artiglieria contraerea.

All interno della X^{a} Flottiglia Mas fu costituito il celebre Battaglione Nuotatori Paracadutisti (NP), unendo due unità precedentemente esistenti nel Reggimento San Marco della Regia Marina. Per comandarlo fu scelto il capitano di vascello Nino Buttazzoni, un veterano che si era distinto nelle battaglie in Sicilia. Il battaglione era addestrato per compiere temerarie incursioni dietro le linee nemiche e da esso nacque il Gruppo Ceccacci, divenuto in seguito Battaglione Vega: un reparto di incursori destinato ad azioni estremamente delicate e ad alto rischio. Alcuni nuotatori paracadutisti furono protagonisti di pericolose missioni per conto dei servizi segreti dell Asse, talvolta nite in tragedia. Il battaglione fu schierato anche contro le formazioni partigiane, soprattutto nel Goriziano. Nell ultimo scorcio di guerra partecipò alla battaglia del Senio insieme ai tedeschi, resistendo sotto un diluvio di bombe di artiglieria e tenendo no all ultimo il tratto di fronte assegnatogli. In ne ripiegò, sempre combattendo, no al Lido di Venezia, dove si arrese ai nuotatori paracadutisti del Regio Esercito che avevano combattuto sull altro fronte.

NUOTATORI E PARACADUTISTI

Nino Buttazzoni, comandante dei Paracadutisti Nuotatori della Marina. Il corpo era stato formato in previsione dello sbarco a Malta, poi annullato. Dopo l 8 settembre, Buttazzoni decise di entrare a far parte del Comando Decima Mas schierato con la Rsi, invitando gli uomini che erano rimasti con lui e quelli mandati in licenza a condividere la sua scelta. Il battaglione fu operativo sul con ne nordorientale, contro i partigiani di Tito.

Dopo gli scontri in difesa di Roma, i parà risalirono verso nord, raggruppandosi a Tradate. Nell agosto del 1944 gli Alleati, impegnati nell operazione Dragoon , sbarcarono in Provenza, e fu chiaro che ci si doveva battere sulle Alpi Occidentali per contrastarne l avanzata nell Italia settentrionale. Gli americani e i francesi di Charles de Gaulle, infatti, puntarono dritti verso le Alpi, i secondi con l intento di annettersi gran parte del territorio. Ma trovarono a contrastarli due divisioni italiane (la Littorio e la Monterosa), due divisioni tedesche (la 5 Alpini e la 34 Fanteria) e alcuni reggimenti autonomi, oltre al Reggimento Folgore. Tutte queste unità facevano parte dell Armata Liguria, comandata dal maresciallo d Italia Rodolfo Graziani. Era il fronte piø alto del conflitto, che arrivava fino a 3.000 m di altitudine.

GUERRA IN QUOTA

In quel di cile teatro di scontri, l atteggiamento tattico dei paracadutisti italiani di parte mussoliniana fu come al solito molto determinato, con profonde incursioni in territorio nemico e colpi di mano continui, che culminarono nella distruzione di un deposito di munizioni francese. Il Reggimento Folgore, agli ordini del colonnello Sala, inviò due compagnie, una sul Monte Chaberton, dove si trovava una batteria di obici, e l altra sul Monginevro. Lequipaggiamento, una volta tanto, era adeguato: giacche a vento bianche, calzature e guanti imbottiti per l alta montagna. La pressione degli Alleati crebbe ulteriormente durante la primavera del 1945, ma il fronte italotedesco rimase saldo.

Il 25 aprile, quando in tutto il Nord era in corso l insurrezione che avrebbe portato alla fine del conflitto, dalle loro postazioni in Valle d Aosta i paracadutisti della Repubblica di Salò appresero le ultime notizie, ma rimasero in armi e compatti. Scesero poi a valle fino a Saint-Vincent, e si accordarono con il Cln (il Comitato di liberazione nazionale) per attendere l arrivo degli statunitensi e arrendersi a loro. Alcuni ufficiali dei paracadutisti, dopo la fine del conflitto, furono accusati di reati feroci e trascinati davanti a corti d assise straordinarie. Alla fine, però, furono tutti assolti, perchØ i parà non si erano mai macchiati di alcun crimine. Al contrario, erano stati spesso vittime di attentati mentre si trovavano in libera uscita o in licenza, quasi sempre colpiti da elementi della Resistenza.

¨ bene ricordare che i reparti di paracadutisti della Rsi, essendo tutti composti da volontari, erano inseriti in una direttiva del Cln Alta Italia che stabiliva che sarebbero stati tutti fucilati in caso di cattura. Nella stessa lista trovavano posto anche le Brigate Nere, la Decima Mas, la Guardia Nazionale Repubblicana e la Legione Muti. Molti dei paracadutisti dell Aeronautica Nazionale Repubblicana furono internati nel campo di prigionia di Coltano, gestito dalla V armata americana, in cui nirono circa 32 mila ex militari della Rsi. Q

Quell’ultimo LANCIO

Il secondo con itto mondiale si avvia alla conclusione, e anche i paracadutisti compiono le loro missioni   nali: l ultima sullo scenario europeo viene effettuata proprio dagli italiani

Nell aprile del 1945 scattò l offensiva finale, favorita dal fatto che da tempo il dispositivo germanico non riceveva nØ rinforzi nØ rifornimenti. Il fronte venne sfondato rapidamente e il Gruppo di combattimento Folgore inseguì l avversario, che tentava di raggiungere il Po per formare una nuova linea difensiva. Proprio per ostacolare il ripiegamento nemico, fu progettata e messa in atto un operazione aviotrasportata fra le città di Ferrara, Mantova e Modena.

Vennero preparati elementi dello Squadrone F e paracadutisti già in servizio con la Nembo, perchØ si sarebbe trattato di un lancio notturno. Proprio ai paracadutisti italiani, le cui aspirazioni al lancio operativo erano state frustrate numerose volte, toccò l ultima azione di questo tipo sul teatro europeo.

Il 20 aprile, gli uomini furono concentrati sulla pista di Rosignano, vicino a Livorno, e al tramonto si imbarcarono a bordo di velivoli C-47 Dakota, diretti nell area di Mirandola. L equipaggiamento di lancio, incluso il paracadute, il giaccone, i pantaloni, l elmetto e le calzature, erano britannici, ma l arma era sempre il fedele Beretta MAB 38, compagno di tanti combattimenti. Furono distribuite anche pistole Browning HP35, forse le migliori di quel periodo. Il lancio, come tutti quelli notturni, fu molto di   cile e fece registrare una forte dispersione. I paracadutisti, anche grazie all apporto dei partigiani che iniziavano a fare la loro comparsa in pianura, ingaggiarono numerosi scontri con le forze tedesche, incrementando la confusione.

Il 26 marzo 1945, l 8“ Armata britannica aveva richiesto al Gruppo di combattimento Folgore e allo Squadrone F 100 volontari e 5 u   ciali ciascuno, per un operazione di aviolancio. Inutile dire che il numero di volontari fu nettamente superiore, perchØ erano in tantissimi a voler partecipare all azione. Per il Reggimento Nembo furono selezionati 5 u   ciali, 13 sottu   ciali e 93 paracadutisti, al comando del tenente Guerrino Ceiner, mentre lo Squadrone F mise a disposizione 9 u   ciali, 14 sottu   ciali e 90 paracadutisti, agli ordini del capitano Gay. La messa a punto dell addestramento al lancio, da e ettuare con velature britanniche, avvenne a Gioia del Colle.

UNA SIGARETTA PRIMA DI PARTIRE
Il caporal maggiore Fregoni (a sinistra), decorato con la Medaglia d’argento, e il paracadutista De Juliis, insignito della Medaglia d’oro, si accendono una sigaretta prima di imbarcarsi per il lancio oltre le difese nemiche, nei pressi del Po.

OLTRE LA LINEA GOTICA

La zona di lancio dei paracadutisti della Nembo era a cavallo della strada statale del Brennero, fra Poggio Rusco e Revere, mentre la centuria dello Squadrone F doveva lanciarsi leggermente più a sud. L obiettivo di quella che venne denominata operazione Herring era di ostacolare il ripiegamento delle

OPERAZIONE "HERRING"
Il 20 aprile 1945, all aeroporto di Rosignano (a sud di Livorno), i nostri paracadutisti si imbarcano su un C-47 Dakota dell aviazione americana per lanciarsi oltre la linea Gotica, tra Modena, Mantova e Ferrara. L operazione avrà grande successo e in tre giorni di aspri combattimenti saranno catturati circa 2.000 soldati dell Asse. Il C-47 fu il principale aereo da trasporto alleato della Seconda guerra mondiale. Secondo il generale Dwight Eisenhower, insieme alla Jeep e ai mezzi da sbarco, il Dakota fu uno dei veicoli fondamentali per la vittoria nale delle truppe angloamericane.

do con alcuni reparti di partigiani.

Fra le 20,45 e le 21,15 del 20 aprile, dal campo di Rosignano decollarono 14 C-47 Dakota con le insegne statunitensi. Il volo notturno, seppur breve, portò comunque a errori nella zona di lancio, a causa della reazione della contraerea tedesca. Il risultato fu che alcune pattuglie ebbero la brutta sorpresa di ritrovarsi a 40 km dal punto previsto per prendere terra. Era il primo lancio importante dei parà italiani, proprio quando la guerra stava per nire.

I velivoli dovevano volare bassi sulla pianura, ma siccome non c erano piø aerei operativi tedeschi e della Rsi (esclusi i caccia diurni), il solo rumore di velivoli in movimento provenienti da sud bastò a provocare la reazione della FlaK, la contraerea germanica. I lanci avvennero da bassa quota, ma non era facile individuare l esatta zona di atterraggio. I paracadutisti nirono un po dappertutto e cercarono di raggrupparsi in fretta: un operazione sempre delicata e complicata, a maggior ragione se e ettuata di notte.

Gli attacchi alle colonne avversarie in transito sulle strade iniziarono subito, in collaborazione anche con gruppi di partigiani di recentissima formazione. I reparti tedeschi si muovevano quasi esclusivamente di notte, perchØ di giorno i cacciabombardieri alleati non davano tregua alle colonne. Il lancio creò una certa confusione fra i reparti germanici, già in grave crisi. Nonostante ciò in diversi casi la loro reazione fu determinata, e scoppiarono violenti scontri con i nostri parà, che in questa azione registrarono 31 caduti e diversi feriti, ricevendo varie decorazioni (comprese due Medaglie d oro) e chiudendo con un lancio estremamente com- »

plicato e pericoloso i loro di cili e dolorosi anni di partecipazione al con itto. La collaborazione con i partigiani non fu semplice, perchØ spesso si trattava di elementi che si erano uniti da poco alla lotta clandestina e non erano molto esperti. Talvolta, di fronte all energica reazione tedesca, si davano per no alla fuga, lasciando in situazioni critiche i paracadutisti che erano invece dei veterani.

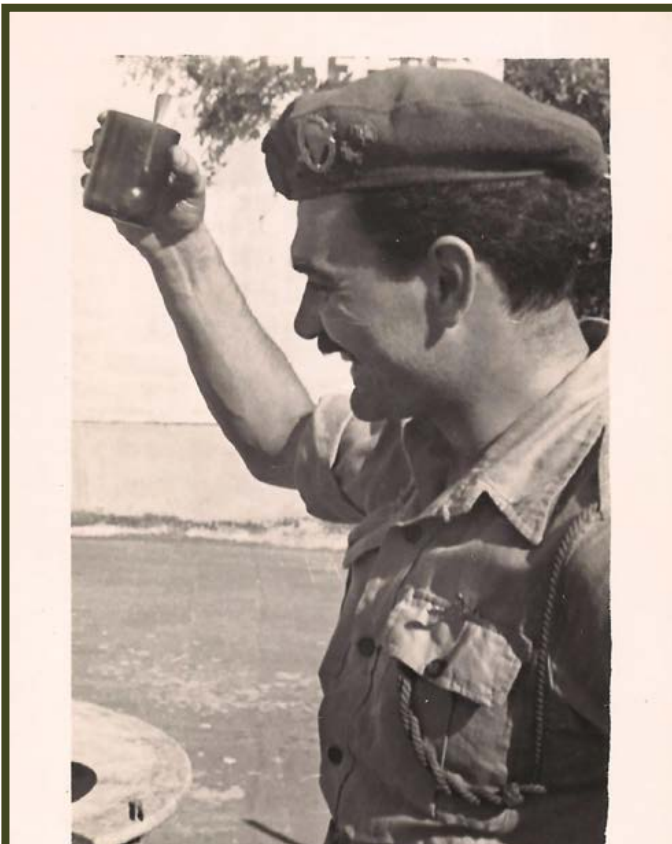
Era stato previsto un secondo lancio, stavolta nella zona di Verona, con un intero battaglione del Reggimento Nembo, ma fu annullato perchØ nel frattempo i tedeschi si erano arresi agli angloamericani. Personale italiano appartenente ai nostri servizi segreti e a quelli britannici (il Soe, specializzato in attività in territorio nemico) e statunitensi (l Oss), fra cui pochissime donne, fu addestrato per missioni clandestine in zone ancora sotto il controllo tedesco: si trattava soprattutto di lanci notturni anche in aree montuose, quindi particolarmente delicati. La scuola era a San Vito dei Normanni, in Puglia, e da questa regione partivano anche le azioni verso la Jugoslavia, fra le quali ricordiamo l aviolancio di rifornimenti alle unità italiane che dopo l 8 settembre si erano schierate con le forze di Tito, eseguito da velivoli della Regia Aeronautica con paracadute statunitensi.

I lanci di personale destinato a operare con le formazioni partigiane, e ettuati in ore notturne, ebbero quasi sempre successo. Bisogna inoltre ricordare che in alcuni casi piccoli velivoli atterrarono oltre le linee per recuperare paracadutisti dispersi o isolati, e che non mancarono gli agenti sbarcati dal mare o gli in ltrati passati attraverso la neutrale Svizzera.

Ai nostri parà, giunti nello scenario della Seconda guerra mondiale senza i ritardi fatti registrare in altri settori, mancò una grande operazione aviotrasportata, come furono quelle in Olanda, Belgio e Creta per i colleghi tedeschi, oppure i lanci in grande stile in Sicilia, Normandia e Olanda delle unità angloamericane. L occasione propizia avrebbe potuto essere quella di Malta, di cile ma alla portata strategica dei nostri mezzi.

UN BILANCIO COMPLESSIVO

Invece gli uomini della Folgore, privi di mezzi e di armi pesanti, furono mandati nel deserto: a El Alamein si coprirono di gloria, ma non poterono nulla contro un avversario tanto superiore in termini di mezzi. I paracadutisti, diversamente, avrebbero dovuto essere tenuti pronti a intervenire come riserva strategica ad alta mobilità, magari per rispondere allo sbarco angloamericano nell Africa settentrionale francese, che sorprese l Asse.

Lo stesso errore fu commesso anche all epoca dello sbarco in Sicilia, dove i tedeschi, invece, fecero a uire la divisione che avevano pronta in Provenza. Il prosieguo del con itto vide poi il dramma che spezzò in due le nostre unità all epoca dell armistizio, e la partecipazione alla lotta su entrambi i fronti dei nostri parà, che mantennero sempre un elevato spirito combattivo. Solo negli ultimi giorni di guerra 200 elementi del Regio Esercito poterono dimostrare il loro valore e le loro capacità effettuando un aviolancio oltre le linee nemiche, con il compito di creare scompiglio e mettere in di coltà i reparti tedeschi.

UFFICIALE E GENTILUOMO
L allora capitano Gay (poi divenuto generale), uf ciale della Nembo e mente dell operazione Herring .

I paracadutisti della Rsi si batterono con valore in condizioni davvero di cili, sia sul fronte della testa di ponte di Anzio-Nettuno, sia in difesa di Roma: potevano contare su una buona arma anticarro per le distanze ridotte, il Panzerfaust, e sull economico lanciarazzi controcarro tedesco, molto valido se si aveva il sangue freddo di lasciar avvicinare il mezzo preso di mira no a poche decine di metri prima di fare fuoco.

Nelle fasi nali della guerra, i tre battaglioni di paracadutisti dell Aeronautica Nazionale Repubblicana si schierarono sulle Alpi Occidentali, dove rimasero no alla Liberazione. Il Battaglione Paracadutsti Mazzarini, creato all interno della Guardia Nazionale Repubblicana, fu impegnato invece nell ambito della guerra civile, mentre il Battaglione Nuotatori Paracadutisti della Decima Mas di Junio Valerio Borghese si schierò prima contro i partigiani di Tito e poi lungo la linea Gotica, ripiegando in ne con ordine no a Venezia, dove si arrese.

Gli unici due lanci di massa e ettuati dai nostri paracadutisti durante il con itto furono quello su Cefalonia nell aprile del 1941, che non incontrò resistenza, e quello lungo la statale del Brennero, tra Rovigo e Ferrara, negli ultimi giorni di guerra, che dimostrò il brillante potenziale della specialità.

Gli unici altri paracadutisti a lanciarsi in operazioni furono quelli delle forze speciali, in Algeria come in Libia e Sicilia. Colsero vari successi, ma subirono anche scon tte, perchØ si trattava di azioni molto complesse, a partire dal lancio notturno, spesso a grande distanza dalla zona prevista. Q

AGENTI SEGRETI CON IL PARACADUTE

Nella battute nali del con itto, molti agenti segreti si lanciarono sul fronte italiano. Gli angloamericani in ltravano personale nelle formazioni partigiane, paracadutando anche elementi delle forze speciali. I lanci avvenivano in aree dove in genere il movimento partigiano era forte e poteva accogliere personale ed equipaggiamenti, lanciati in gran numero anche in missioni diurne. Si aviolanciavano, sempre per i partigiani, armi, munizioni e altro materiale, che si rivelò molto utile.

Al Nord, invece, erano i servizi segreti tedeschi a reclutare gli italiani, molti dei quali furono aviolanciati nelle retrovie, no in Sardegna. Una parte degli agenti, come i loro colleghi dall altra parte della barricata, venne catturata e nì davanti a un plotone di esecuzione.

I FALLIMENTI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE

Nel corso della guerra, non tutte le operazioni aviotrasportate ebbero successo. In Sicilia, gli alianti e i velivoli alleati che li rimorchiavano furono presi a cannonate dalle unità della otta da sbarco, che li avevano scambiati per mezzi avversari. In Normandia la dispersione durante i lanci notturni angloamericani fu notevole e molti uomini nirono fuori combattimento prendendo terra. Negativo fu anche l esito dell operazione Market Garden , messa in atto in Olanda nell ottobre del 1944. Gli Alleati pensavano di aprire la strada a una rapida avanzata usando truppe avioportate (paracadutisti piø alianti), che però nirono in mezzo a unità tedesche, subendo forti perdite.

Fallimentari furono anche le operazioni di aviolancio sovietiche, specie quelle connesse all attraversamento del ume Dnepr, nel 1943. I parà nirono spesso per sparpagliarsi (qualche lancio avvenne sulla sponda sbagliata del ume) o per atterrare fra le truppe nemiche, subendo perdite tanto alte che non furono piø aviolanciati. Questo anche per via dei pesanti limiti palesati dagli equipaggi dei velivoli da trasporto, che per errore fecero eseguire salti all interno delle proprie linee. Le cose andarono male anche per l aviolancio tedesco durante l offensiva delle Ardenne, sempre per problemi legati all esperienza insuf ciente degli equipaggi.

A VOLO D'ANGELO
NEI CIELI D'ORIENTE

1984: un drappello di paracadutisti sabotatori si lancia su Beirut.

La RINASCITA dei paracadutisti

Il trattato di pace rmato dopo la Seconda guerra mondiale proibisce al nostro esercito di avere corpi aviolanciati. I parà diventano così semplici fanti. Con la Guerra fredda, però, i loro reparti vengono ben presto ricostituiti

Accade al termine di ogni guerra: i vincitori impongono norme punitive ai vinti. Così, il trattato di pace firmato a Parigi nel 1947 prevedeva una serie di clausole fortemente limitative del potenziale militare italiano: non piø di 200 carri armati, niente bombardieri, niente sommergibili, niente forze speciali e niente paracadutisti. Vi era poi tutta una massa di armamenti da cedere (insieme a ingenti cifre in valuta) come risarcimento per i danni di guerra. I materiali, salvo parte di quelli navali, si salvarono per il semplice fatto che il mondo era stracolmo di armi prodotte durante il periodo bellico, ma i velivoli da trasporto SM.82 Marsupiale utilizzati dai nostri paracadutisti potevano risultare decisamente appetibili, in particolare per i vincitori minori .

Già nel 1947 si delineava la Guerra fredda, ragione per cui Stati Uniti e Regno Unito non applicarono il trattato in modo rigido, facendo nta di non rilevare le anomalie nel rispetto del medesimo. ″

LA RINASCITA DOPO GLI ANNI BUI
Costretti negli anni Quaranta a cambiare il proprio impiego, i paracadutisti ritrovano il loro status negli anni Cinquanta, quando le tensioni generate dalla Guerra fredda fra i blocchi occidentale e sovietico portano alla ristrutturazione delle forze in campo.

NUOVO EQUIPAGGIAMENTO
Un parà degli anni Cinquanta: l equipaggiamento Ł molto cambiato rispetto a quello in dotazione durante la guerra.

INCURSORI E CARABINIERI CONTRO I TERRORISTI

Inseriti nella Compagnia speciale antiterrorismo, membri del Battaglione sabotatori paracadutisti e dei carabinieri paracadutisti furono impegnati contro il terrorismo altoatesino. Pattugliavano la linea ferroviaria del Brennero e il con ne con l Austria, portati in quota anche dagli elicotteri.

Dovevano fare molta attenzione, perchØ i terroristi piazzavano trappole in edi ci e punti di passaggio, dimostrando capacità operative considerevoli derivate dall esperienza della Seconda guerra mondiale. A volte occorreva entrare nei rifugi di montagna dalle nestre del primo piano, poichØ porte e nestre del pianterreno rischiavano di essere trappolate.

Il 25 giugno 1967, gli incursori persero due uomini nell attentato di Cima Vallona, un azione molto complessa durante la quale furono utilizzate varie trappole esplosive, dopo che i militari erano stati attirati in una zona di montagna facendo saltare in aria un traliccio dell alta tensione.

Per esempio, un paio di sommergibili recuperati furono trasformati in pontoni di ricarica , con tanto di baracche sul ponte: di notte venivano sbarcate e le unità facevano brevi uscite in mare, salvo poi rientrare alla base e riposizionare le baracche di camu amento.

Il problema di fondo della guerra fredda era che l Italia aveva il partito comunista piø forte dell Europa occidentale, che non era solo una forza politica ma anche una fazione aperta alla lotta armata, con membri disposti ad avviare un azione rivoluzionaria. Il Paese era pieno di armi e di uomini pronti a utilizzarle in caso di guerra calda . Quale fosse la situazione reale lo si vide nel luglio del 1948, in occasione dell attentato a Togliatti. BenchØ il Pci facesse appelli alla calma, furono in molti a imbracciare le armi. Che il pericolo fosse reale lo dimostra la mobilitazione di esercito e polizia: in alcune scaramucce si registrarono parecchi morti e diverse centinaia di feriti.

CUSCINETTO TRA EST E OVEST

L italia, inoltre, con nando con la Jugoslavia di Tito, era proprio sulla frontiera fra Est e Ovest. Considerate le contingenze politiche, Londra e Washington permisero al nostro governo di creare forze di sicurezza interne commisurate alla situazione complessiva: alla Pubblica Sicurezza vennero a dati autoblindo e carri leggeri L6 e il ministro degli Interni Mario Scelba ordinò la creazione di un battaglione di paracadutisti della Pubblica Sicurezza. Per comporlo non furono addestrati nuovi parà, ma si utilizzarono i veterani disponibili e in cerca di impiego in un frangente economicamente drammatico. Dopo una prima sistemazione ad Aversa, la base del battaglione fu ssata a Cesena (dove oggi si trova una struttura addestrativa della Polizia stradale), non lontano dall aeroporto di Rimini-Miramare, dove i parà potevano imbarcarsi per i lanci di addestramento. Con quali velivoli, però, per non violare platealmente il trattato di Parigi?

Si poteva ricorrere ai solidi SM.82, ma bisognava evitare che una volta usciti dagli hangar venissero requisiti da qualche Paese vincitore, in conto riparazioni danni di guerra. Per questa ragione si ricorse all espediente di farli passare sotto le insegne del Sovrano militare ordine di Malta, un ente umanitario. Solo in un secondo momento, quando la situazione lo rese possibile, le insegne furono sostituite da quelle dell Aeronautica Militare, e gli aerei rimotorizzati con i piø potenti motori statunitensi Pratt & Whitney R-1830 Twin Wasp da 1.215 cv, che ne migliorarono nettamente le prestazioni e consentirono a questi velivoli, per quanto vetusti, di rimanere in servizio no al 1960.

Piø tardi, quando le esigenze cambiarono, il battaglione di paracadutisti della Pubblica Sicurezza di Cesena fu trasformato in un normale battaglione mobile. Ma nel frattempo fu creato a Roma un piccolo centro studi dedicato all impiego militare del paracadutismo, sistemato alla Cecchignola. Il personale era composto da parà veterani del con itto da poco terminato, con una grande esperienza alle spalle. Nel 1947 il centro di ricerche, denominato Centro militare paracadutismo, fu spostato a Viterbo, già sede della seconda scuola di paracadutismo italiana. Proprio a Viterbo, nel 1953, vennero costituiti la prima compagnia di paracadutisti e il primo plotone di forze speciali. Ormai si era in piena

Guerra fredda e le potenze occidentali (ma non l Unione Sovietica) consideravano in larga parte superate le restrizioni del trattato di pace del 1947, incluso il divieto di possedere aviotruppe. Le risorse disponibili erano modeste e ci si arrangiava con quello che era possibile recuperare. Anche le caserme lasciavano a desiderare, mentre per i paracadute ci si a dava a equipaggiamenti utilizzati durante il con itto. Era una situazione davvero di cile, ma c erano le premesse per la ricostruzione della specialità.

I paracadutisti videro allargarsi progressivamente la loro consistenza, mentre grazie agli aiuti statunitensi venivano ricostituite diverse unità dell Esercito e dell Aeronautica. Fra questi aiuti rientrava l autorizzazione all acquisto di 40 velivoli da trasporto bimotori C-119G, noti in Italia come vagoni volanti : si trattava di aerei di seconda mano, ma molto piø potenti e moderni dei precedenti trimotori SM.82. Inoltre, venne costituita a Pisa la 46“ Aerobrigata Trasporti, con un potenziale decisamente piø consistente rispetto a prima. Naturalmente non si prevedevano operazioni o ensive, e i paracadutisti erano visti solo come unità per il dispiegamento rapido nelle aree piø minacciate.

Con l utilizzo dei nuovi paracadute ad apertura vincolata (prima il CMP 53 e subito dopo il CMP 55), entrambi muniti di velatura di emergenza ventrale, il numero di incidenti di lancio si ridusse drasticamente, soprattutto quelli gravi. Purtroppo, però, i rischi non si annullarono del tutto. Tre carabinieri paracadutisti, per esempio, durante un lancio lungo il Tevere ingrossato dalle piogge autunnali, annegarono nelle acque solcate da forti correnti, dopo che il vento aveva spinto le velature lontano dalla zona prevista.

Visto il quadro complessivo, nel 1951 si decise di riformare una compagnia di carabinieri paracadutisti, stanziata inizialmente a Viterbo e alle dipendenze del Comando generale dell Arma. Nel 1956 fu spostata a Pisa e nel 1963 elevata al rango di battaglione, entrando a far parte della Brigata Paracadutisti Folgore, appena costituita. Alcuni elementi del personale vennero impegnati in Alto Adige, per combattere fenomeni terroristici. Il capitano Gentile, appartenente al reparto, comandava la Compagnia speciale antiterrorismo, di stanza a Bolzano-Laives, che raggruppava elementi scelti provenienti da alcuni dei migliori reparti disponibili, inclusi incursori del Battaglione sabotatori paracadutisti, carabinieri paracadutisti e   nanzieri. Gentile rimase ucciso il 25 giugno 1967 nell attentato terroristico di Cima Vallona, insieme a due incursori e a un alpino, e fu insignito della Medaglia d oro alla memoria.

Intanto furono istituite anche le manovre congiunte, in particolare con gli Stati Uniti. LAeronautica italiana iniziò a ricevere i C-47 Dakota, veterani del periodo bellico, robusti e a dabili. Per i piccoli carichi venivano installati una serie di rulli sul pavimento   no alla porta laterale, che permettevano i lanci nel vuoto, con la fune di vincolo che estraeva il paracadute. Ma l Aeronautica americana disponeva anche di numerosi velivoli da trasporto, come i C-82 e i C-119, con capacità di carico decisamente superiori e ampi portelloni, da cui potevano essere lanciati materiali ingombranti. Grazie alla disponibilità di C-119, fu possibile lanciare dalla porta assiale piattaforme su cui erano sistemati diversi tipi di ca- ″

RINASCONO I PARÀ DELL’ARMA
Carabinieri paracadutisti si preparano all imbarco. Il 1951 segnò la rinascita della specialità anche nell Arma. Lo stato maggiore dell Esercito, infatti, rmò in quell anno la ricostituzione del Reparto carabinieri paracadutisti, dislocato a Viterbo.

rico: jeep, cannoni da 105/14 mm e rifornimenti di vario genere.

Si stabilì anche una stretta collaborazione con i paracadutisti statunitensi, all avanguardia nel settore, e iniziarono le prime grandi manovre, soprattutto in Friuli, Lazio e Sardegna. Si trattava di lanci anche massicci, con tutto l equipaggiamento al seguito, cannoni e veicoli compresi. In queste manovre particolare attenzione era dedicata al contrasto delle formazioni corazzate avversarie, che rappresentavano la minaccia maggiore per le aviotruppe. Il ricordo dell impotenza dei parà italiani contro i carri avversari era ancora vivo, perciò venivano addestrati a fronteggiarli. Ora erano disponibili cariche cave dotate di magneti, da applicare allo scafo dei mezzi facendosi scorrere sopra i cingolati: un esperienza che richiedeva eccezionale sangue freddo. Nei contenitori aviolanciabili si potevano stivare, divisi in due parti, i bazooka, che soprattutto nella versione calibro 88 mm o rivano buone prestazioni, anche se bisognava avvicinarsi al bersaglio.

Larmamento prevedeva carabine Winchester M1A1, in calibro 7,62x33 mm, leggere e con il calcio metallico ribaltabile. C erano poi i fucili mitragliatori Bren (distribuiti ai parà italiani schierati con gli angloamericani già nella parte nale del con itto) e le mitragliatrici Browning M2 in 12,7 mm. Curiosamente le bombe a mano, una volta esaurite le scorte di Mk2 statunitensi del periodo bellico, rimasero (no ai primi anni Novanta) le SRCM, realizzate già prima della Seconda guerra mondiale, con involucro in lamierino, leggere e poco potenti.

Per i tiri d appoggio si resero disponibili i mortai medi da 81 mm e quelli pesanti da 120 mm, armi all altezza del compito loro assegnato: leggeri e compatti rispetto ai pezzi convenzionali, si prestavano molto bene all aviolancio. Per il rimorchio e il trasporto delle attrezzature si usavano veicoli 4x4 leggeri, come le Fiat Campagnola e i gipponi OM CL 52. Sulle Fiat erano installati i pezzi da 106 mm senza rinculo M40: armi leggere, ma utilizzabili anche per il tiro controcarro.

Alla ne degli anni Cinquanta apparvero i missili loguidati anticarro, come i Mosquito. Trasportati in contenitori, bastava appoggiarli a terra per utilizzarli. La guida manuale, tramite una piccola leva, richiedeva un impegnativo addestramento, e il loro impiego era riservato a sottu ciali in servizio permanente.

A Pisa venne realizzata una grande struttura per la gestione e la manutenzione dei paracadute, sia individuali che per i carichi. Dopo il lancio essi venivano ripiegati sommariamente dal personale e inseriti in un borsone, e poi, a Pisa, aperti, controllati e, se

necessario, appesi nella grande torre di asciugamento. Il ripiegamento avveniva su lunghi tavoli, sotto il controllo di piø responsabili e ai piedi di una grande scritta: Ripiegare male un paracadute non Ł un errore, Ł un delitto! . Eventuali problemi alla velatura o all imbracatura venivano risolti da mani esperte. Su grandi teloni stesi a terra venivano invece ripiegate le velature per i carichi.

Benchè la sicurezza dei paracadutisti fosse nettamente migliorata, il rischio era sempre presente, come fu chiaro nella notte fra l 8 e il 9 novembre 1971. Era in corso la manovra denominata Cold Stream e i parà dovevano imbarcarsi a Pisa su 9 C-130 della Royal Air Force. Dietro di loro un piccolo bimotore Andover, con a bordo 10 appartenenti al Battaglione sabotatori paracadutisti, avrebbero dovuto indicare la zona di lancio, in Sardegna, ai velivoli che seguivano. Subito dopo il decollo, uno dei C-130 si abbassò sul mare per allenarsi a sfuggire al rilevamento radar, ma impattò sull acqua nei pressi dello scoglio della Meloria, poco fuori Livorno. Nell incidente morirono 44 paracadutisti italiani della Compagnia Draghi , due direttori di lancio e 6 membri dell equipaggio inglese. Ancora oggi Ł considerata la piø grande tragedia che abbia colpito le forze armate italiane dopo la Seconda guerra mondiale. Q

IL RECLUTAMENTO NON È PER TUTTI

Dopo un periodo iniziale in cui furono arruolati reduci del periodo bellico già ben addestrati, si iniziò a reclutare nuovi elementi per i reparti paracadutisti.

La selezione iniziale avveniva al tempo della visita di leva ma, vista la durata del servizio militare, si poteva fare richiesta di trasferimento anche se assegnati ad altri reparti. Requisiti essenziali erano un certo spirito di avventura e una buona forma sica. Il soldo del personale di leva era integrato da una speciale indennità di lancio, che incoraggiava le reclute a misurarsi con una specialità non priva di rischi.

Lo stato maggiore collaborò alla realizzare di pellicole che ricordavano le gesta dei paracadutisti durante il con itto (sotto, la locandina del lm *La battaglia di El Alamein*, girato nel 1969), ma erano soprattutto i racconti dei veterani a riscaldare gli animi delle nuove reclute. Inoltre veniva appoggiata l attività dell Associazione Paracadutisti, che organizzava lanci sotto controllo militare per il conseguimento del brevetto di paracadutista civile. I volontari non mancarono mai e nella brigata si respirava un aria decisamente diversa rispetto a quella di altri reparti.

Dal cielo alle CIME

L Italia Ł l unico Paese al mondo ad avere reparti di alpini paracadutisti. Una specialità dif cile, soprattutto per ragioni logistiche e per le particolarità del terreno

Negli anni Cinquanta nacque l'idea di realizzare un plotone di alpini paracadutisti: quello rappresentato dalle Alpi è un confine importante e andava difeso nel migliore dei modi. In alcune zone di montagna era possibile ipotizzare l'impiego di piccoli reparti di paracadutisti, per esempio per azioni di sorpresa ad alta quota, così progressivamente tutte le cinque brigate alpine si dotarono di plotoni di parà. Per loro furono messi a punto speciali sci ripiegabili e, a quanto ci risulta, quelle italiane sono le uniche unità di questo tipo al mondo.

I lanci in montagna sono delicati, perché l'aria è meno densa (di conseguenza, la velocità di discesa e atterraggio aumenta) e le zone di operazione risultano molto piccole, tali da consentire il lancio solo di pochi elementi per volta. Quando si resero disponibili i primi paracadute con fenditure direzionali fu possibile migliorare le capacità di raggiungere la zona di atterraggio, nonostante la presenza di forti correnti d'aria che creano sempre problemi.

Progressivamente, visto il successo dell'iniziativa, dai plotoni si passò alle compagnie, e negli anni Ottanta si decise di raggruppare queste formazioni in un unico battaglione, perché era troppo dispersivo gestire singole compagnie distribuite fra le diverse brigate. L'unità prese il nome di "Monte Cervino", per ricordare il battaglione di alpini sciatori che durante la Seconda guerra mondiale aveva dato prova di coraggio e valore sul fronte greco e in Russia.

ARRIVANO GLI ELICOTTERI

Per gli alpini paracadutisti l'entrata in servizio degli elicotteri da trasporto rappresentò un momento cruciale, perché l'utilizzo di questi velivoli consentiva di raggiungere rapidamente le zone di montagna in cui essi erano chiamati a operare, limitando i rischi del lancio con il paracadute.

L'unità vide il suo primo impiego operativo all'epoca del terrorismo in Alto Adige, che iniziò a riempire le pagine di cronaca nel 1956. Trattandosi di personale scelto e ben addestrato, si prestava a svolgere operazioni di quel genere. Elementi del battaglione, inoltre, diedero un importante contributo alla missione di pace in Mozambico del 1993-1994. La sede del reparto fu stabilita a Dondo, nella provincia orientale di Niassa, a nord del porto di Beira, dove ebbero sede prima i paracadutisti portoghesi durante il conflitto per l'indipendenza (1963-1974) e poi reparti scelti del Frelimo (Fronte di liberazione del Mozambico), impegnati nei combattimenti con la Renamo (Resistenza nazionale mozambicana). Le due fazioni avverse si erano fronteggiate a lungo per il controllo del cosiddetto Corridoio di Beira, lungo il quale corrono la strada, la ferrovia e l'oleodotto che dal porto mozambicano portano fino alla frontiera con lo Zimbabwe. La Renamo aveva attaccato spesso i convogli, la ferrovia e l'oleodotto, tanto da rendere necessario l'intervento delle truppe zimbabwesi, coinvolte in duri scontri che ebbero conseguenze pesanti anche per la popolazione.

I reparti italiani, composti ancora in gran parte da personale di leva, dovevano assicurare la libertà di movimento in una vasta area del Mozambico centrale, uno scenario decisamente diverso da quello delle Alpi in cui avevano compiuto il loro addestramento. Fondamentale fu la disponibilità di velivoli, in particolare di tre elicotteri CH-47 Chinook e di cinque AB-205, a cui si aggiunsero tre piccoli velivoli biposto da ricognizione SIAI SM-1019. Non vi furono combattimenti e la missione ebbe pieno successo.

Successivamente, con il personale composto ormai da professionisti, l'unità ha operato nei Balcani, in Afghanistan e in Iraq. In Afghanistan gli alpini paracadutisti sono stati intensamente utilizzati nelle insidiose zone di montagna, a partire da quelle intorno a Kabul, dove trovavano rifugio i reparti delle milizie locali ostili e dove le unità pesanti avevano grosse difficoltà a operare. Si trattava di raggiungere zone remote, anche con l'ausilio di elicotteri, ispezionare grotte e procedere a operazioni di rastrellamento. Questo tipo di attività è proseguita per anni, anche quando i reparti italiani si sono trasferiti nella parte occidentale del Paese.

Il personale del Monte Cervino ha operato anche a stretto contatto con la Task Force 45, il reparto che raggruppava le forze speciali italiane in Afghanistan, attive nella lotta contro le milizie ostili. In un territorio vastissimo, pieno di insidie e molto impegnativo dal punto di vista orografico, le abilità degli alpini paracadutisti si sono rivelate particolarmente preziose. Il reparto si è dotato anche di specialisti nel tiro di precisione, ottenendo in questo modo risultati importanti senza dover richiedere l'appoggio aereo.

L'impegno in Iraq ha avuto caratteristiche simili a quello in Afghanistan, anche se in questo caso le aree più pericolose e problematiche non erano quelle di montagna ma le zone urbane, dove i miliziani ostili si servivano della popolazione civile come scudo, per suscitare sdegno ed esecrazione nell'opinione pubblica del mondo occidentale. Nonostante la profonda diversità delle situazioni, anche in questo Paese le caratteristiche peculiari del reparto si sono rivelate preziose. ″

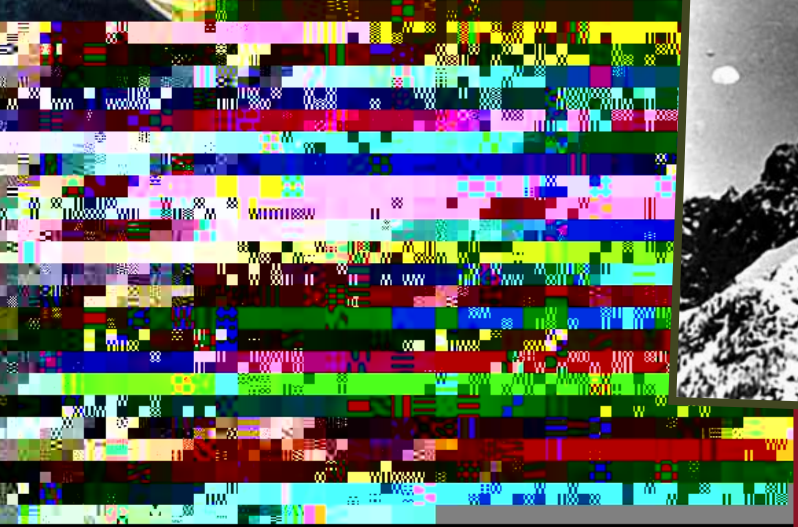
L'unità è stata ribattezzata 4° Reggimento Alpini Paracadutisti Monte Cervino e le è stata riconosciuta la prestigiosa qualifica di "ranger", che può essere raggiunta solo dopo il superamento di un addestramento intenso e difficile. Il reparto è passato dalla sua tradizionale sede di Bolzano a quella di Verona, e recentemente è stato inserito all'interno del Comfose (Comando delle Forze Speciali dell'Esercito) di Pisa, in cui l'Esercito ha raggruppato tutte le sue forze speciali: una risorsa estremamente importante, soprattutto per le operazioni di cooperazione. Il reparto è in grado di calarsi con la corda ("barbettone") da vari tipi di elicotteri e, se necessario, di effettuare lanci in montagna o in acqua, come ha dimostrato in diverse esercitazioni.

Oltre a ciò, svolge regolarmente attività di arrampicata in montagna e su terreni innevati, cioè proprio nelle condizioni in cui altri reparti operano con maggiore difficoltà. Allo scopo di agevolare l'attività coordinata con altre specialità si svolgono spesso manovre di esercitazione in comune anche con i più prestigiosi reparti stranieri, inclusi quelli statunitensi, che hanno compreso l'importanza della preparazione alle attività operative in montagna. Non è un caso che spesso i reparti americani, prima del dispiegamento in Afghanistan, vengano ad addestrarsi proprio sulle Alpi, assistiti da esperti militari dell'Esercito italiano. Q

IN MISSIONE ANCHE ALL'ESTERO

Gli alpini paracadutisti hanno preso parte a diverse missioni all estero sotto l egida dell Onu. Nella foto, un alpino della Brigata Taurinense impegnato in Mozambico nei primi anni Novanta, quando i nostri uomini furono chiamati a garantire il rispetto degli accordi di pace raggiunti tra le fazioni in lotta.

NON SOLO AVIOLANCIATI

Gli alpini paracadutisti partecipano spesso a missioni di salvataggio e soccorso alpino, soprattutto in caso di calamità naturali o incidenti. Aviotrasportati sul luogo designato a bordo di elicotteri, sono in grado di intervenire in modo rapido ed ef cace.

I DIFFICILI LANCI IN MONTAGNA

I lanci in montagna presentano numerosi rischi e problemi. Prima di tutto l aria Ł piø rarefatta e quindi la portanza della velatura diminuisce. Poi bisogna fare i conti con i venti locali e le correnti, spesso dif cili da prevedere. Inoltre le zone di lancio sono molto ristrette, ragione per cui bisogna usare la massima cautela: picchi, gole e altre insidie tipiche del paesaggio montano rischiano di rivelarsi trappole mortali per chi atterra.

Il pericolo maggiore Ł che la velatura si af osci, magari sbattendo contro una parete, senza avere il tempo di rigon arsi. Anche rimanere impigliati Ł un grosso rischio. Le velature direzionali, tuttavia, consentono oggi di ridurre il pericolo di eventuali atterraggi fuori zona. Se il trascinamento a terra può essere un problema, in montagna il rischio Ł ancora maggiore, data la presenza di voragini e asperità. Per questi motivi si ricorre quasi sempre al trasporto e al lancio per mezzo di elicotteri, purchØ si disponga di equipaggi allenati al volo in montagna, che ha caratteristiche del tutto particolari.

Gli elicotteristi italiani che operano con le truppe alpine hanno capacità notevoli e sono considerati fra i migliori al mondo nel volo in montagna, appunto: un attività che richiede profonda esperienza e perizia.